

Рождён, чтоб "Мрию" сделать былью

6-7 стор.

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

Крила України

21 – 26 лютого 2011 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№ 8 (568)

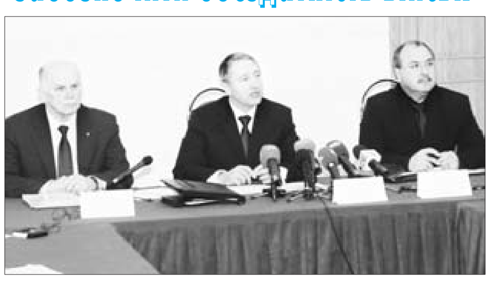
НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

Днями у Києві відбулася зустріч начальника Генерального штабу – Головнокомандувача Збройних Сил України генерал-полковника Григорія Педченка з кращими сержантами та старшинами української армії. Участь у заході, окрім представників сержантського корпусу з інших видів Збройних Сил України, взяв і головний сержант взводу бригади транспортної авіації Повітряних Сил старший сержант Григорій Дробязко.

Читайте на 2 стор.

Головне завдання – забезпечити боєздатність військ

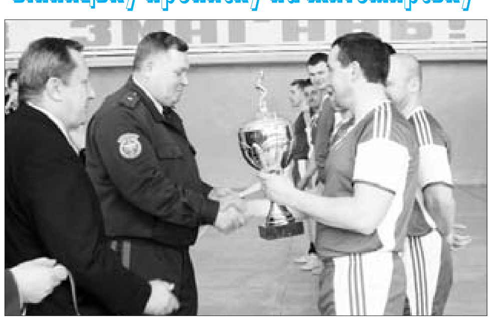


Читайте на 3 стор.

З метою підтримання престижу інженерно-авіаційної служби авіації, мобілізації інженерно-технічного складу на успішне виконання завдань і підтримання постійної бойової готовності авіаційної техніки, 19 березня 2010 року Міністром оборони України видано наказ № 149 "Про встановлення дня інженерно-авіаційної служби авіації Збройних Сил України", яким 25 лютого встановлено Днем інженерно-авіаційної служби авіації Збройних Сил України з щорічним його відзначенням.

Читайте на 8-9 стор.

Кубок "Крила України" змінив вінницьку прописку на житомирську



Читайте на 15 стор.

ПЕРЕДПЛАТА

Крила України

Видання можна передплатити на будь-який термін у всіх відділеннях зв'язку. У каталозі видань України на 2011 рік передплатний індекс – 22242 на сторінці 40.

Оплата здійснюється платіжним дорученням (для колективних передплатників) та поштовим переказом (для індивідуальних передплатників).

Вартість передплати на 2011 рік:

Для України:	Для країн СНД:
199 грн. 20 коп. – на рік;	398 грн. 40 коп. – на рік;
99 грн. 60 коп. – на 6 міс.;	199 грн. 20 коп. – на 6 міс.;
49 грн. 80 коп. – на 3 міс.;	99 грн. 60 коп. – на 3 міс.;
16 грн. 60 коп. – на 1 міс.	33 грн. 20 коп. – на 1 міс.

Вартість одного примірника – 4 грн. 15 коп.

Українців повернули на Батьківщину



24 лютого близько опівночі до Борисполя повернувся військово-транспортний літак Іл-76МД Повітряних Сил Збройних Сил України із 152 пасажирами на борту, яких вивезли в рамках операції з евакуації громадян України з території Лівійської Арабської Джамахірії. Операція проводилася відповідно до доручення Президента України – Верховного Головнокомандувача Збройних Сил України Віктора Януковича Міністерством оборони України спільно з Міністерством закордонних справ України у зв'язку з дестабілізацією суспільно-політичної ситуації у Лівії.

Переліт здійснював екіпаж найдосвідченіших вітчизняних військових льотчиків, до складу якого входили: командир корабля льотчик 1-го класу підполковник Володимир Бухальський, льотчик-інструктор полковник Дмитро Мимріков, помічник командира екіпажу майор Олександр Бєлий, штурман-інструктор підполковник Федір Шевченко, штурман корабля майор Олексій Онищенко, старший бортовий технік капітан Олег Дюдін, старший бортовий радист майор Олександр Гнед, старший бортовий стрілець прапорщик Ігор Шаповал, бортовий авіаційний технік старший лейтенант Павло Бузов, інженери майор Сергій Алексєєнко та майор Валерій Калініченко. Політ до Тріполі та у зворотному напрямку пройшов у штатному режимі.

Служба інформації "КУ".

РОТАЦІЯ

У Кот-д'Іваурі відбулася чергова ротація

Днями на базовому аеродромі 56-го окремого вертолітного загону ЗС України сил Місії ООН у Ліберії відбулася чергова ротація особового складу вертолітної групи, що виконує завдання з оперативної підтримки Місії ООН у Кот-д'Іваурі. Пара транспортно-бойових вертольотів Мі-8 МТ, вилетівши з аеродрому Буаке у сусідньому Кот-д'Іваурі, і подолавши 615 кілометрів, прибула до Ліберії на базовий аеродром 56-го окремого вертолітного загону ЗС України. Того ж дня після заміни вертольотів та особового складу група авіаційної підтримки вирушила у зворотному напрямку.



– Формат надання авіаційної підтримки силам Місії ООН у Кот-д'Іваурі поки залишається беззмінним, – повідомив командир 56-го окремого вертолітного загону військовий льотчик першого класу полковник Петро Пліс. – Два льотних екіпажі на чолі з командирами вертольотів підполковником Володимиром Партикою та майором Олегом Старченком проводять повітряні патрулювання державного кордону Республіки Кот-д'Івуар, здійснюють повітряну розвідку та супроводження переміщення військ. Також проводиться підготовка до вводу ланки вертольотів Мі-24.

У складі вертолітної групи виконуватимуть завдання фахівці групи інженерно-авіаційної служби з обслуговування та регламенту вертольотів і двигунів, авіаційного озброєння та обладнання, радіоелектронного обладнання тощо. Старшим авіаційного підрозділу призначено заступника командира 56-го окремого вертолітного загону ЗС України підполковника Володимира Партику.

Закінчення на 2 стор.

СПІВПРАЦЯ

У центрі уваги – сержантський склад



21 лютого у Вінниці відбулася протокольна зустріч командувача Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенанта Сергія Онищенка з аташе з питань оборони при Посольстві Великої Британії в Україні капітаном 1-го рангу Джоном Форманом.

Метою зустрічі було обговорення перспективних напрямків співробітництва між Повітряними Силами Збройних Сил та Королівськими Військово-повітряними силами Великої Британії.

Під час зустрічі командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант Сергій Онищенко висловив сподівання на продовження та зміцнення плідної співпраці між Україною та Великою Британією в сфері міжнародного військового співробітництва.

Зокрема, українською стороною було порушено питання підготовки сержантського складу, а саме можливість навчання даної категорії військовослужбовців у Коледжі сержантів Великої Британії. Окремо були обговорені організаційні питання та фінансові умови участі делегації та авіаційної техніки Повітряних Сил ЗС України в міжнародному авіаційному салоні "The Royal International Tattoo", який проходитиме в британському місті Фейфорд у липні цього року.

На завершення зустрічі іноземного гостя ознайомили з експозиціями Військово-історичного музею Повітряних Сил ЗС України.

Прес-центр КПС ЗС України.

ПРОФЕСІЙНА АРМІЯ

Із сержантами про нагальні проблеми

Днями у Києві, відбулася зустріч начальника Генерального штабу – Головнокомандувача Збройних Сил України генерал-полковника Григорія Педченка з кращими сержантами та старшинами української армії. Участь у заході, окрім представників сержантського корпусу з інших видів Збройних сил України взяв і головний сержант взводу бригади транспортної авіації Повітряних Сил старший сержант Григорій Дробязко.

– Наша головна задача – створення потужної, професійної української армії. І я абсолютно упевнений, що без сержантського складу таку армію неможливо створити, – наголосив Головнокомандувач Збройних Сил на початку зустрічі. – Твердо переконаний, що моя особиста зустріч з найкращими професіоналами з числа сержантського та старшинського складу Збройних Сил України – це новий і надзвичайно важливий період в історії Українського війська.

Під час відвертої розмови сержанти і старшини розповіли про нагальні проблеми, які існують на сьогоднішній день у військах в організації та проведенні бойової підготовки, забезпеченні соціального захисту військовослужбовців. Начальник Генерального штабу уважно їх вислухав і дав доручення відповідальним керівникам протягом місяця опрацювати та розробити нові шляхи та напрями ефективного удосконалення підготовки професійного сержантського складу.

Начальник Генерального штабу – Головнокомандувач Збройних Сил України визначив в короткостроковій перспективі два етапи підготовки сержантського корпусу.

– Протягом цього року особисто та вимагатиме цього від командувача до командира взводу. – До того ж мною прийняте рішення і буде підписаний наказ – не менше 10 відсотків службового житла розподілялося на сержантів. Ми почнемо створювати професійний сержантський корпус із соціальних аспектів.



ми повинні укомплектувати не менше 90% посад сержантсько-старшинського складу, які передбачаються для комплектуванням військовослужбовцями військової служби за контрактом, завершити законодавче закріплення прав та обов'язків професійного сержантського складу у Статутах Збройних Сил України, в умовах обмеженого ресурсу виконати задачу щодо переобладнання шести об'єктів у казарми поліпшеного типу для створення фонду службового житла, подолати необізнаність командирів та начальників всіх рівнів щодо забезпечення кар'єрного зростання сержантського складу, – повідомив генерал-полковник Григорій Педченко та наголосив, що виконання цієї задачі він контролюватиме

Під час другого етапу підготовки сержантського корпусу протягом 2012 - 2013 років планується поліпшити систему мотивації до військової служби сержантсько-старшинського складу.

– Ми знімемо всі штучні перепони, які сьогодні, на жаль, існують в органах військового управління та військових частинах, що стосуються надання соціальних гарантій з питань направлення на навчання, розподілу службового житла, санаторно-курортного обслуговування, медичного забезпечення членів сімей сержантів та старшин, – підкреслив він та наголосив, що на цьому етапі передбачається запровадження системи преміювання за укладання другого та подальших контрактів.

Крім того, протягом 2012 - 2013 років нарощуватиметься навчально-матеріальна, тренажерна база коледжів підготовки сержантів та здійснюватиметься направлення на заміщення посад викладачів коледжів підготовлених військових практиків.

– Другий етап має завершитися призначенням Головного сержанта Збройних Сил України, – повідомив генерал-полковник Григорій Педченко.

Він також зазначив, що на базі окремого Київського полку Президента України відбудуться Перші Всеармійські Збори сержантського складу.

– Вони будуть присвячені Дню сержанта, яке відзначається 4-го березня. Саме під час цих зборів його учасниками має бути обговорений та затверджений Кодекс честі сержанта Збройних Сил України, – сказав генерал-полковник Григорій Педченко.

На завершення зустрічі за старанність, розумну ініціативу, зразкове виконання службового обов'язку, відмінні показники у навчанні та професійній підготовці за підсумками 2010 року генерал-полковник Григорій Педченко нагородив кращих сержантів і старшин цінними подарунками – наручними годинниками та подякував їм за високий професіоналізм.

За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.

РЕФОРМА

Механізм держуправління в оборонному секторі економіки систематизують

Президент України Віктор Янукович доручив представникам оборонно-промислового комплексу країни систематизувати механізм державного управління в оборонному секторі економіки України. Про це повідомляє Defense Express.

Під час візиту до Харкова Віктор Янукович, звертаючись до голови ДКАУ Юрія Алексеєва, сказав: "Хотів би висловити вам своє побажання, щоб ви разом з Борисом Колесниковим подивилися, як систематизувати систему державного управління в оборонному секторі економіки. Тому що тієї кооперації, яка існує тільки на рівні нашого космічного агентства, я вважаю, недостатньо. Її потрібно розширювати та підсилювати цей напрямок". Глава держави доручив держчиновникам "попрацювати" над цим питанням і подати йому відповідні пропозиції найближчим часом.

В МО України буде три цільових програми

Найближчим часом буде затверджено три цільові програми: програма розвитку літака Ан-70, а також програми "Сапсан" і "Корвет". Про це заявив перший заступник Міністра оборони України Володимир Можаровський, передає Defense Express.

– З фінансового ресурсу, який мають Збройні Сили, ми по мінімуму знайдемо можливість фінансування, щоб ці роботи не зупинялися, – сказав, зокрема, В.Можаровський.

– Виходячи з реального фінансового ресурсу, в 2010 році в цілому за рік вдалося відновити близько трьох тисяч зразків озброєння і військової техніки. Серед цих трьох тисяч зразків – 26 літаків різних типів, 11 вертольотів, 12 кораблів і катерів служби забезпечення, 120 зразків ракетно-артилерійського озброєння, більше 40 зразків бронетанкового озброєння, близько 300 одиниць автомобільної техніки. Продовжено ресурс двох зенітно-ракетних комплексів С-300ПС, – відзначив Володимир Можаровський.

Служба інформації "КУ".

ПАРТНЕРСТВО

В рамках конструктивного партнерства

Кабінет Міністрів України затвердив проект річної програми співробітництва Україна з НАТО, який буде передано на розгляд Президенту України Віктору Януковичу. Про це повідомляє урядовий портал.

Як повідомляється, згідно з проектом Україна розбудовуватиме конструктивне партнерство з Північноатлантичним альянсом. При цьому виконання річної національної програми співробітництва Україна – НАТО буде сприяти продовженню внутрішніх реформ в галузі безпеки, оборони, економіки та інших сферах, а також залученню до цих процесів експертних і інших можливостей держав-членів НАТО.

Служба інформації "КУ".

РОТАЦІЯ

У Кот-д'Івуарі відбулася чергова ротація

Закінчення. Початок на 1 стор.

Зв'язок, радіотехнічне та метеорологічне забезпечення здійснюватимуться за допомогою штатних засобів 56-го окремого вертолітного загону. Також підрозділ забезпечений радіостанцією та трьома супутниковими телефонами. За допомогою місії ООН у Кот-д'Івуарі особовий склад української вертолітної групи забезпечений мобільними та комп'ютерними мережами зв'язку та мережою Інтернет.



Для медичного забезпечення вертолітній групі виділено необхідну кількість медичного майна та ліків, також до складу підрозділу включено авіаційних лікарів. Поряд з цим медична допомога надаватиметься у військовому госпіталі Ганійського контингенту 2-го рівня у місті Буаке. Окрім цього, під час виконання завдання медичний персонал авіаційної групи підтримки стежитиме за виконанням санітарних норм харчування та водопостачання. Запобігаючи виникненню серед особового складу інфекційних захворювань, виключені випадки вживання води та їжі, що не пройшли термічної обробки. Також максимально обмежені контакти екіпажів вертольотів з місцевим населенням під час виконання завдання на території Республіки Кот д' Івуар.

Охорону та оборону аеродрому Буаке та місця розташування української вертолітної групи здійснюють підрозділи пакистанського контингенту зі складу місії ООН в Республіці Кот-д'Івуар.

Вадим Ковальов. Ліберія.

В УМОВАХ РЕФОРМ

“Треба діяти рішуче і швидко”



Віктор Янукович доручив протягом тижня доопрацювати проект Національного плану дій на 2011 рік.

– Я його одразу невідкладно підпишу, – сказав Глава держави на засіданні Комітету з економічних реформ, що відбулося 22 лютого. – Безперечно Програма економічних реформ є для нас стратегічним документом, який щодня має бути пріоритетом для діяльності кожного урядовця. Водночас чітко визначені пріоритети діяльності у форматі Національного плану дій дають відповідь, де саме концентрувати ресурси цього року, – підкреслив Віктор Янукович.

За словами Глави держави, по кожному напрямку у Національному плані буде зафіксовано конкретні “індикатори успіху” – результати, що мають бути досягнуті на кінець 2011 року. Така сама система працюватиме і у наступних роках. За цими індикаторами вся країна оцінюватиме роботу Уряду через 10 місяців, що Президент України обіцяє робити публічно.

Глава держави також наголосив, що він щодня триматиме руку на пульсі реформ і працюватиме безпосередньо з їх виконавцями. На завершення засідання Комітету Віктор Янукович підкреслив: “Процес реформ є болючим, тому він не повинен бути розтягнутим у часі. Треба діяти рішуче і швидко”.

– Хотів би попередити персонально кожного – робота виключно на результат, практичне впровадження кожного положення новоприйнятих законів, жорстка виконавська дисципліна. Будь-який спротив реформаторським ініціативам має присікатися на корені, – наголосив Віктор Янукович.

Служба інформації “КУ”.

ТЕХНОЛОГІЇ

ASGLA – новий українсько-німецький ЗРК ближнього радіусу дії

Німецька компанія “Рейнметаллдіфенс” спільно з українською “Арсенал” розробила новий мобільний ЗРК, який отримав позначення ASGLA (ASRAD – Ігла). Він є синтезом німецького ЗРК ASRAD-2 і ПЗРК “Ігла”, встановлених на шасі БТР-80.

Як заявляють розробники, ASGLA може використовуватися як для захисту стаціонарних об’єктів, так і як мобільний комплексу для прикриття визначеного району або місць дислокації підрозділів сухопутних військ.

До складу взводу ЗРК ASGLA входять: командний пункт взводу (КНП), пост попередження і управління вогнем, а також до восьми вогневих одиниць (ПУ).

Командний пункт відповідає за загальне управління і планування завдань, координацію дій інших елементів взводу і оцінку результатів стрільби. Мінімальний розрахунок з трьох чоловік (командир, оператор і водій) розташовується у двох або більше робочих станціях.

До складу поста попередження і управління вогнем входить трикоординатна РЛС виявлення і супроводу цілей X-Tar 3D компанії “Рейнметалдіфенс”. Вона дозволяє отримувати інформацію про повітряну обстановку. Станція, що функціонує в X-діапазоні, оснащена фазованою антенною решіткою і вбудованою антеною системи державного розпізнавання “свій-чужий”. Інструментальна дальність виявлення РЛС становить 25-50 км, період оновлення інформації про ціль 1, 1,5 або 2 сек. (залежно від режиму роботи). Стандартний розрахунок поста виявлення і управління вогнем складається з командира та оператора, кожен з яких має свою робочу станцію, а також водія.

ПУ ASGLA розроблена на платформі ASRAD-2. Розрахунок складається з трьох чоловік (командир, стрілок і водій). Бойова маса ПУ становить 1300 кг, озброєння – чотири ракети “Ігла-1М” в готовому до пуску положенні і 12,7-мм кулемет. Ще вісім ракет зберігаються в кабіні. Башта забезпечує можливість наведення по горизонталі в секторі 360 град, по вертикалі – у діапазоні від -10 до +55 град. Максимальна швидкість повороту башти – 60 град/сек.

Стабілізована у двох площинах електронно-оптична система прицілювання компанії “Рейнметалдіфенс” включає тепловізійний прилад нічного бачення, опціонально-денну камеру і лазерний далекомір. Вона призначена для виявлення, розпізнавання та ідентифікації рухомих і стаціонарних об’єктів у будь-який час доби та в умовах обмеженої видимості і забезпечує високу ймовірність ураження цілі як на місці, так і в русі. Розроблений “Рейнметал” спільно з “Діль” пасивний швидкодіючий блок датчиків пошуку та супроводу цілі FIRST (FastInfraRed Search-and-Track) встановлюється на посту попередження і управління вогнем та ПУ. При необхідності може бути встановлений більш дешевий варіант, оснащений одним скануючим датчиком з сектором огляду по куту місця 18 град. замість 36 град. у стандартній версії.

ПУ ASGLA здатна виявити ціль на дальності понад 12 км і вразити її на дальності понад 7 км. Перехоплення цілі здійснюється на відстані 5 км і більше залежно від ТТХ ракет.

Служба інформації “КУ”.

ВІЙСЬКО ЗВІТУЄ

Головне завдання – забезпечити боєздатність військ

22 лютого у Києві, у Центральному будинку офіцерів ЗС України, відбулася презентація щорічника “Біла книга – 2010. Збройні Сили України”. У презентації взяли участь перший заступник Міністра оборони України Володимир Можаровський, керівники структурних підрозділів військового відомства, представники засобів масової інформації.





Презентуючи присутнім “Білу книгу – 2010”, перший заступник Міністра оборони України Володимир Можаровський зазначив, що це вже шосте видання військового відомства, яке вкотре продемонструвало відкритість Міністерства оборони та Збройних Сил України перед суспільством.

За словами Володимира Можаровського, минулий рік був непростим для Збройних Сил.

– Проте у 2010 році нам вдалося зробити більше за всіма напрямами життєдіяльності Збройних Сил, ніж у 2009 році. Завдяки підтримці Президента України – Верховного Головнокомандувача Збройних Сил України, діям Уряду і зусиллям керівництва Міністерства оборони та Генерального штабу Збройних Сил України у 2010 році були зупинені руйнівні процеси, що відбувалися в армії останнім часом, і досягнуто стабілізації, – наголосив він.

Вдалося майже вдвічі підвищити інтенсивність заходів оперативної і бойової підготовки, покращилися показники виконання заходів бойової підготовки в усіх трьох видах Збройних Сил та в родах військ, більше ніж у 2 рази збільшився наліт авіації Повітряних Сил та армійської авіації Сухопутних військ, у 2,5 рази – наплавність кораблів. На завершальному етапі підготовки Збройних Сил у 2010 році були проведені масштабні командно-штабні навчання із залученням військ. На них залучалися більше 7 тисяч військовослужбовців, більше тисячі одиниць бойової і спеціальної техніки. Навчання проводилися протягом 2 тижнів на 5 полігонах Сухопутних військ, 10 полігонах Військово-Морських Сил, 2 полігонах Повітряних Сил.

– Фактично Міністерство оборони, Генеральний штаб мали змогу оцінити рівень підготовки військовослужбовців і визначити для себе проблемні питання, вирішення яких у подальшому дасть змогу більш ефективно здійснювати заходи підготовки військ та сил, – зауважив Володимир Можаровський.

Як поінформував Володимир Можаровський, протягом минулого року зроблені і практичні дієві кроки з технічного переоснащення і оновлення озброєння та військової техніки.

– Виходячи із реального фінансового ресурсу, у 2010 році Міністерство оборони і Генеральний штаб пріоритетним напрямом визначили модернізацію та оновлення авіаційної техніки і засобів протиповітряної оборони. Це пов’язано з тим, що дана техніка і озброєння використовуються і у мирний час для охорони повітряного простору держави, прикриття важливих об’єктів держави і промисловості, – наголосив він, зазначивши, що загалом за рік вдалося відновити близько 3 тисяч зразків озброєння та військової техніки.

Позитивні зрушення, за словами першого заступника глави оборонного відомства, відбулися і стосовно забезпечення житлом військовослужбовців. На сьогодні на черзі на отримання житла більше 45 тисяч осіб, з них 12% – ті військовослужбовці, які вже звільнені в запас. У 2010 році збудовано і придбано 2 тисячі 20 квартир. І у 2011 році зусилля у цьому напрямку нарощуватимуться.

– Таким чином, завдання, які були визначені Президентом України – Верховним Головнокомандувачем Збройних Сил України, у 2010 році були в основному виконані. Найголовніше, що нам в цілому вдалося створити підґрунтя для припинення руйнівних процесів у Збройних Силах, створити сприятливі умови для відновлення боєздатності Збройних Сил, поступового підвищення рівня підготовки військ та сил, оснащення їх озброєнням та військовою технікою, – підкреслив Володимир Можаровський.

Щодо завдань Збройних Сил України на 2011 рік, перший заступник керівника Міноборони повідомив, що вони є амбітними. Перш за все, йдеться про оновлення пакета документів, що визначають політику в оборонній сфері.

– Закінчується оборонний огляд, завершується робота над Стратегією національної безпеки, Воєнної доктрини, Стратегічного оборонного бюлетеня. На підставі цих документів вже найближчим часом буде відпрацьовано Концепцію подальшого реформування та розвитку Збройних Сил України, а за нею і Державну програму реформування та розвитку Збройних Сил на 2011-2015 роки, Комплексну програму розвитку озброєння і військової техніки, а також цільові програми щодо розвитку основних зразків озброєння та військової техніки, – зазначив він.

Володимир Можаровський нагадав, що 2011 рік оголошений роком технічної готовності озброєння та військової техніки та підготовки професійного сержантського складу. При цьому, вже з початку поточного року у Міністерстві оборони України, Генеральному штабі ЗС України здійснюються необхідні заходи для того, щоб війська та сили у повному обсязі могли виконати завдання 2011 року.

– Головне завдання, яке ми ставимо перед собою, – забезпечити боєздатність військ та сил, відновити повномасштабну підготовку, вдосконалити систему управління та зв’язку, відновити озброєння та військову техніку, підвищити соціальний захист військовослужбовців та членів їх сімей. У нас є ресурс, який, за умови ефективного, раціонального використання, дозволить виконати це завдання, – зазначив перший заступник Міністра оборони України.

Він також підкреслив, що керівництво Міністерства оборони України та Генерального штабу ЗС України очікує з боку керівництва держави підтримки своїх намірів, максимального сприяння в отриманні Збройними Силами належного ресурсного забезпечення.

За повідомленням Департаменту преси та зв’язків із засобами масової інформації Міноборони.

СПІВПРАЦЯ

Влада бере шефство над військовими

У 2011 році у з'єднаннях та військових частинах Повітряних Сил Збройних Сил України продовжено роботу організації виконання Указу Президента України від 27 вересня 2010 року "Питання шефства над Збройними Силами України". Відповідно до Переліку з'єднань, військових частин, військових навчальних закладів, установ та організацій Збройних Сил України, над якими здійснюється шефство, затвердженого цим Указом, органами місцевого самоврядування та обласними, районними і міськими державними адміністраціями встановлено шефство над 64 військовими частинами виду ЗС України. Напередодні Дня захисника Вітчизни командувач ПС ЗС України видав наказ "Про організацію шефської роботи в Повітряних Силах Збройних Сил України", яким утворив у Командуванні Повітряних Сил Збройних Сил України групу координації шефських зв'язків. Її очолив начальник управління з виховної та соціально-психологічної роботи полковник Олег Грунтковський.

– У Повітряних Силах Збройних Сил України, – зазначив полковник О. Грунтковський, – шефська робота проводиться з метою поліпшення військово-патріотичного виховання молоді та культурно-виховної роботи з військовослужбовцями; підвищення рівня підготовки молоді до виконання військового обов'язку щодо захисту держави; надання допомоги у забезпеченні військових частин, установ та Харківського університету Повітряних Сил продовольством, пально-мастильними матеріалами, матеріально-технічними засобами для підвищення рівня технічної готовності військових частин та створення оптимальних умов несення служби особовим складом підрозділів; вирішення питань, пов'язаних із задоволенням соціальних потреб військовослужбовців.

З початку нового навчального року із залученням шефів проведено близько двох десятків різноманітних заходів. Це святкування Днів частин, Дня ЗС України, новорічних та різдвяних свят. Для допризовної молоді у військових частинах проводилися Дні відкритих дверей, де юнаки могли познайомитися з буднями захисників неба України.

Зважаючи на проблеми із забезпеченням, органи місцевого самоврядування надали допомогу в організації передплати на періодичні видання багатьох військових частин на всій території України. Для авіаційної бригади, що дислокується поблизу міста Миколаїв, Ленінська державна адміністрація Миколаєва виділила кошти, необхідні для придбання принтера. Для зенітної ракетної бригади, що дислокується в Одеській області, Комінтернівська районна державна адміністрація придбала музичну міні-систему "SAMSUNG" RAD-125, а Біляївська районна рада – сучасний комп'ютер в комплекті.

– Шефство держадміністрацій та органів місцевого самоврядування над військовими частинами ПС ЗС України тільки набирає обертів, – зазначив полковник Олег Грунтковський. – Завдяки сприянню шефів – Вінницької обласної державної адміністрації, – ВАТ "Вінницяоблпаливо" надає цільову допомогу у проведенні ремонту військових гуртожитків на території Вінницького гарнізону. Вони виділяють будівельні матеріали. Активно долучилися до шефської роботи у Донецьку. Зараз там готується Програма Донецької міської ради з надання шефської допомоги військовій частині А1402.

Віктор Гедз.
"Крила України".



ДІТЛАХАМ ПРО АРМІЮ

Майбутні захисники Вітчизни мають гарно вчитися...

У День захисника Вітчизни цікавий та насичений захід з нагоди свята відбувся у Вінницькій загальноосвітній І-ІІІ ступенів школі-гімназії №30 імені Тараса Шевченка, де директором молодий талановитий педагог Олексій Терновой.

Ця школа, якій цього року виповнюється півстоліття, цікава тим, що територіально знаходиться на вулиці Червоноармійській, де ось вже понад сто років, змінюючи одна одну, дислокуються військові частини гарнізону – спочатку царської армії, згодом, у різні роки громадянської та Великої Вітчизняної війн – гарнізони Червоної Армії та національних військових формувань. У другій половині двадцятого століття тут довгий час розташовувався штаб 43-ої Ракетної армії, а згодом, за часів незалежності, штаб Військово-Повітряних та, зрештою, Повітряних Сил. З огляду на це, значна кількість випускників та нинішніх учнів школи – це діти військовослужбовців. Тисячі колишніх випускників цього навчального закладу вже поповнили лави Збройних Сил, причому, більшість із них влилися до офіцерського корпусу. І ось, у день свята всіх чоловіків і, в першу чергу, свята тих, хто захищає Вітчизну сьогодні та захищатиме її завтра, до цієї школи-гімназії завітав заступник командувача Повітряних Сил Збройних Сил України з бойової підготовки генерал-лейтенант Віктор Сідаш. Бойовий генерал, який у свій час пройшов пекло афганської війни, до того ж – у передових рядах, авіаційним навідником, був важко поранений та став кавалером ордена Червоної Зірки ще будучи юним старшим лейтенантом, – цій людині є, що розповісти майбутнім захисникам Вітчизни!

Урок мужності генерал-лейтенант Віктор Сідаш провів у 1-Г класі, де з 38 учнів більше половини – діти військовослужбовців. Тут навчаються сини та доньки офіцерів-розвідників, інженерів, військових лікарів, юристів, вихователів, представників інших військових спеціальностей, а також – діти професійних солдатів – військовослужбовців служби за контрактом. Саме їм, у майбутньому – потенційним захисникам Вітчизни й адресував бойовий генерал свій виступ.

– Ця людина – дідусь нашого учня Данила Соболєва, – представила дітям гостя вчителька Людмила Довгань. – Але головне те, що ця людина, як ніхто інший, має безпосереднє відношення до сьогоднішнього свята. Тому Віктор Васильович і розповість вам, діти, що таке захист Вітчизни.

І генерал розповів – цікаво, змістовно. Для багатьох дітей було відкриттям, що 23 лютого – це не тільки чоловіче свято, але й свято жінок, які захищають Вітчизну у лавах її Збройних Сил. Віктор Васильович повідомив, як багато жінок проходить службу у Повітряних Силах та армії взагалі, розповів дітям про почесність обов'язку захищати рідну Батьківщину.

– А головне, що повинні робити ви, діти, як майбутні захисники Вітчизни, – підсумував гість, – це гарно вчитися і займатися спортом!

Друга частина зустрічі промайнула, як одна мить, у перегляді фільму про Збройні Сили України та, що найбільше сподобалося малюкам, мультфільму "Десантник Стьопочкін", який пропагує військову службу, для шестирічних дітлахів, якдієвіше! Разом із героями мультфільму діти кричали "Ура!", раділи та "воювали" разом із ними. А коли святкова зустріч із генералом завершилася, першачки подякували високому гостю за гарну розповідь. Відтепер і вони знають, що таке захист Вітчизни!

Олексій Тригуб.
"Крила України".
Фото автора.

ОДЕЩИНА

22 лютого в конференційній залі Повітряного командування "Південь" відбулося урочисте зібрання з нагоди Дня захисника Вітчизни. До участі в урочистих зборах запрошені ветерани 5-ї Повітряної армії, 60-го корпусу Протиповітряної оборони та повітряного командування "Південь".

Символ непорушного зв'язку поколінь

З привітальним словом до учасників зборів звернулися командир Повітряного командування "Південь" генерал-майор Павло Зуєв, начальник штабу Повітряних Сил Збройних Сил України 2004 – 2008 років генерал-лейтенант запасу Сергій Клімов, Командувач 5-ї Повітряної армії 1980 – 1985 років генерал-лейтенант у відставці Олексій Бірюков.

– День захисника Вітчизни – це символ непорушного зв'язку багатьох поколінь захисників Батьківщини, який є свідченням поваги українського народу до них, – зауважив командир Повітряного командування генерал-майор Павло Зуєв. Він подякував ветеранським організаціям 5-ї Повітряної Армії та 60-го корпусу ППО за допомогу та активну участь у військово-патріотичному вихованні військовослужбовців об'єднання.

За старанність та високі показники в бойовій та професійній підготовці, зразкове виконання службових обов'язків та з нагоди Дня захисника Вітчизни грамотами та подяками нагороджено військовослужбовці та працівників ЗС України Повітряного командування "Південь" Повітряних сил Збройних Сил України.

Також цього дня проходили урочистості у підпорядкованих військових частинах ПвК "Південь".

Так, в управлінні Херсонської гвардійської ордена Червоного прапора зенітній ракетній бригаді, де командир гвардії полковник Ігор Алейніков, проведені урочисті заходи з нагоди Дня захисника Вітчизни за участю радника голови Херсонської обласної державної адміністрації Валерія Михайлова, секретаря Херсонської міської ради Зої Бережної та представників ветеранських та громадських організацій.

Під час урочистих заходів було проведено виступи та привітання керівного складу області та міста, хвилиною мовчання вшановано пам'ять загиблих воїнів-захисників Вітчизни, покладені вінки та квіти до могили Невідомого солдата і Алеї героїв, а також проведений День відкритих дверей з ознайомленням з умовами життя та побуту військовослужбовців строкової служби.

У Варшавсько-Одеській ордена Суворого ІІІ ступеня зенітній ракетній бригаді також проводились заходи, присвячені Дню захисника Вітчизни. Представники одного з підрозділів цієї частини, разом з адміністрацією Нерубайського навчально-виховного комплексу, провели захід, який був направлений на виховання школярів в дусі поваги до захисників Вітчизни. Командування підрозділу разом з військовослужбовцями строкової служби виступили перед школярами 10 класу та розповіли про сучасні Збройні Сили України. Також заступник командира підрозділу з виховної роботи майор Євген Федотов розповів про героїчне минуле військової частини, якій нинішнього року виповнилося 70.

Сергій Балановський.

ВІННИЧЧИНА

Вінницька молодь святкує День захисника Вітчизни

У Вінницькому гарнізоні відбулись урочисті заходи з нагоди Дня захисника Вітчизни. Так, в Окремому полку зв'язку Повітряних Сил Збройних Сил України до організації святкових заходів підійшли з відповідальністю та ініціативою. Напередодні свята на базі Вінницької загальноосвітньої школи № 22 командування полку зв'язку спільно з обласним військкоматом організували спартакіаду з допризовної підготовки, в якій взяли участь молоді хлопці з усіх шкіл Вінниці. Юнаки змагались у влучності під час стрільби з малокаліберної гвинтівки, демонстрували свої вміння у спорядженні магазина до автомата Калашникова, ходили стройовим кроком та визначили, хто ж найспритніший на перекладині. За результатами змагань перше місце вибороли господарі змагань.

В самому ж полку святкування Дня захисника Вітчизни розпочалось з урочистого зібрання особового складу у клубі військової частини. Під час офіційної частини заходу присутніх військовослужбовців привітав командир частини підполковник Олександр Горбатюк. Він подякував за щоденну сумлінну та самовіддану працю, за те, що попри всі труднощі й проблеми військовослужбовці залишились відданими своїй справі.

Кращі військовослужбовці були заохочені грамотами та цінними подарунками. За сумлінне виконання службових обов'язків, старанність, ініціативу та зразкову військову дисципліну почесними грамотами та грошовими нагородами від міського голови заохотили майорів Анатолія Казакова, старшого помічника начальника штабу; Віталія Олійника, начальника телефонного центру батальйону зв'язку; Віталія Багрія, начальника радіоцентру батальйону зв'язку; Андрія Лезова, командира батальйону зв'язку, та прапорщика Михайла Якубу, техніка – начальника зміни телефонного центру батальйону зв'язку. Батьки старшого солдата Віталія Літвіна, солдатів Вадима Чернеги, Юрія Філіпова, Вадима Блажка, Олександра Бондаря та Олександра Косянюка отримали листи-подяки від командування частини. В нагородних повідомленнях командири висловили щирі слова вдячності батькам за те, що виховали своїх синів відповідальними, сумлінними, справжніми патріотами своєї Батьківщини. Адже хлопці наразі є кращими військовослужбовцями строкової служби полку.

По завершенню урочистостей на військовослужбовців чекав святковий концерт. Перед зв'язківцями виступили учні 26-ї ЗОШ міста Вінниці. Школярі привітали захисників Вітчизни зворушливими піснями та запальними танцями.

Олександр Олехнович.
"Крила України".

ДЕНЬ ЗАХИСНИКА ВІТЧИЗНИ

Урок мужності на Одещині



Двадцять першого лютого, напередодні святкування Дня захисника Вітчизни, у рамках проведення шефської роботи військовослужбовці окремого ремонтно-відновлювального батальйону 5-ого Об'єднаного центру електрогазового та автотехнічного забезпечення логістики Повітряних Сил, який дислокується у селі Нерубайське Біляївського району Одеської області, провели "Урок мужності" у Великобалківській загальноосвітній школі I-II ступенів. На уроці були присутні депутат Біляївської районної ради Дмитро Чапір, Нерубайський сільський голова Василь Юрківський, директор школи Лариса Редька та військовослужбовці військової частини, якою командує майор Андрій Щеглов. Захисники Батьківщини, які цього дня завітали до дітей, розповіли їм про історію виникнення свята Дня Захисника Вітчизни. Також школярам було показано екіпіровку та засоби захисту від зброї масового ураження. А голова Нерубайської сільської ради розповів про героїчні події Великої Вітчизняної війни.





Наш кор. Фото Євгена Чухраєва.

ЮВІЛЕЇ

"Наша справа – чекати!.."

Саме так висловився про свою професію технік літака Михайлович із відомої кінострічки "В бой идут одни старики". Так і сьогодні кажуть про фахівців інженерно-технічного складу авіачастин всіх силових відомств України та видів Збройних Сил. А готують всю цю "армію" авіаторів у єдиному місці в країні – на інженерно-авіаційному факультеті Харківського університету Повітряних Сил ім. Івана Кожедуба. 23 лютого цей навчальний підрозділ відзначив 70 років від дня заснування.



Начальник ІАФ полковник Юрій Миргород.

Аеродромне життя фахівця інженерно-авіаційної служби схоже на мурашине. Поки один льотчик готується до виконання повітряних завдань, десяток техніків та механіків ремонтують літальний апарат, перевіряють функціонування всіх систем, справність приладів тощо. Лише після їхнього дозволу пілот здіймається в небо, а після повернення крилату машину знову "обліплюють" наземні працівники. Втім, на думку багатьох ветеранів, найскладніше в цій роботі – саме чекати на успішне повернення льотчика, іноді, затамувавши подих.

Що й казати, сім десятиліть – це непростий шлях від курсантів школи авіаційних механіків до офіцерів-випускників вищого навчального закладу, від навчальних класів у землянках до сучасних аудиторій і лабораторій з найпередовішим обладнанням, від вивчення поршневої авіатехніки до освоєння надзвукових літальних апаратів.

Від школи – до університету

Перший рядок історії факультету починається у 1941 році, коли наказом Народного комісара оборони СРСР була сформована Янівська військова школа авіаційних механіків. Навчальний заклад займався підготовкою фахівців інженерно-авіаційної служби.

Далі були важкі роки евакуації в Середній Азії. Після звільнення території України від окупантів у жовтні 1944 року школу було перебазовано до Києва. Так, Янівська школа стала Київською. Трьома роками пізніше навчальний заклад отримав статус авіаційно-технічного училища.

З 1951 року розпочалося перебазування училища до міста Харкова. Так з'явилося нове найменування – Перше Харківське військове авіаційно-технічне училище (1-е ХВАТУ). У 1976-ому училище стало вищим.

За великі досягнення з підготовки офіцерських кадрів у 1968 році училище було нагороджене орденом Червоного Прапора. А у 1972 році – Почесним ювілейним знаком.

Із розвитком військової авіації та з метою оптимізації навчання курсантів у 1992 році на базі ХВВАІУ було сформовано факультет загальної авіаційної підготовки Харківського інституту льотчиків ВПС України. Пізніше навчальний підрозділ став інженерно-авіаційним факультетом (ІАФ).

Уже шість років цей факультет знаходиться у штаті видового ВНЗ Збройних Сил – Харківського університету Повітряних Сил ім. Івана Кожедуба.

За весь час свого існування факультет підготував близько 25 тисяч авіаційних механіків, техніків та інженерів. Серед випускників факультету – генерал-майор В.Степаненко, який закінчив службу на посаді заступника Головнокомандувача ВПС України з озброєння, генерал-майор П.Бралатан, колишній начальник штабу озброєння ВПС України, генерал-лейтенант В.Шатов – заступник командувача Повітряних Сил Збройних Сил України з логістики, генерал-майор М.Смажелюк – у недалекому минулому головний інженер авіації Повітряних Сил Збройних Сил України та інші.

Чимало випускників факультету брали участь у ліквідації наслідків аварії на Чорнобильській АЕС та в бойових діях.

Традиціям вірні

Змінювалися назви навчального закладу, та незмінним залишалося головне завдання – підготовка висококваліфікованих фахівців для військової авіації.

Історію всіх військових навчальних закладів, яку успадкував факультет, пам'ятають та, головне, примножують в університеті. У музеї навчального закладу та на тематичних стендах у приміщеннях ІАФ багато місця відводиться саме цим училищам та інститутам.

Як і колись, курсанти та ад'юнкти факультету гідно наслідують славні традиції попередніх поколінь його випускників. Протягом усіх сімох десятиліть тут створювалась потужна навчальна та наукова школа.

Продовження на 9 стор.

ПЕРШОСТІ

Захист Вітчизни на тенісних столах



18-19 лютого у спортивному комплексі Житомирського державного технологічного університету відбулися змагання з настільного тенісу, приурочені до Дня захисника Вітчизни. Змагання були організовані командуванням 5-ого Об'єднаного центру електрогазового та автотехнічного забезпечення логістики Повітряних Сил за підтримки управління сім'ї, молоді і спорту Житомирської міської державної адміністрації, начальник якого Олена Сарно.



Участь у тенісних перегонах взяли 16 команд – спортсмени Житомирського військового інституту імені С.П.Корольова Національного авіаційного університету, обласних управлінь МВС, СБУ та МНС у Житомирській області, команда ветеранів з Озерного, команда ветеранів настільного тенісу з Київщини, житомирські податківці та військовослужбовці частин Житомирського і Озерненського гарнізонів. 18 лютого команди були розбиті на 4 підгрупи – в кожній по 4 команди. Кращі команди кожної підгрупи пройшли у фінал турніру. 19 лютого 8 кращих команд зіграли за круговою системою, принцип якої полягає у тому, що в результаті команда, яка набрала більше виграшів, стає переможцем.

Отож, місця тенісного турніру розподілилися наступним чином. Перемогли на турнірі представники Житомирського військового інституту імені С.П.Корольова Національного авіаційного університету, "срібло" у запеклій боротьбі вибороли організатори змагань – воїни-авіатори з 5-ого Об'єднаного центру електрогазового та автотехнічного забезпечення логістики Повітряних Сил (постійний склад), ну, і бронза дісталася міліціонерам.

Турнір розпочався з урочистого відкриття, винесення Державного прапору, виходу команд, підняття Державного прапора, представлення команд. Державний прапор України підняв член команди ветеранів настільного тенісу з Київської області Ігор Полончук, якому 71 рік.

Завершився турнір урочистим виходом команд і, знову ж таки, винесенням Державного прапора. Команди, що посіли 8-4 місця, були нагороджені Почесними грамотами. Переможці – Почесними грамотами, особистими грамотами кожному члену команди та медалями. Володарі першого місця заволоділи, крім того, й кубком. Також грамотами та особистими призами за волю до перемоги були відзначені Ірина Буржинська – як єдина жінка на турнірі (член команди податкової інспекції), згаданий вище Ігор Полончук, ветеран настільного тенісу, та ще один ветеран, 55-річний Володимир Любочинківський.

Крім того усі учасники турніру щиро привітали одного з членів команди частини-організатора змагань Віталія Мельника, який 18 лютого, в день відкриття турніру, святкував свій День народження.

Спонсори турніру надали безкоштовні абонементи в басейн та лазню командам за зайняті 1-3 місця.

На закінчення турніру були запрошені представники дитячого будинку-інтернату м. Житомир, яким був переданий головний приз змагань тенісний стіл. Це – вже стала традиція, коли, за попередньою домовленістю усіх команд-учасниць, головний приз передається до будинку-інтернату. Головний приз був люб'язно наданий менеджером представництва компанії "Київстар" в м.Житомир Тетяною Кузьменко.

Треба сказати, що серед команд-учасниць одна складалася з військовослужбовців строкової служби. Так, частина-організатор, якою командує полковник Ярослав Лерман, була представлена на турнірі двома командами – одна складалася винятково із строковиків, які у запеклій боротьбі здобули почесне 7-е місце.

Олексій Тригуб. "Крила України". Фото Олександра Коблюка.



Рождён, чтоб "Мрию"

1 марта свой 65-летний юбилей отмечает Александр Васильевич Галуненко – Герой Украины (с вручением ордена "Золотая Звезда" № 1; 21.08.1999 — за личное мужество и героизм, проявленные во время проведения летных испытаний новой авиационной техники), заслуженный лётчик-испытатель СССР, заслуженный работник транспорта Украины, депутат Верховной Рады Украины 5-го созыва, кандидат технических наук… Если попытаться перечислить все его почётные титулы и звания, награды и особые достижения, то получится отдельная брошюра… Когда зачитывают основные вехи этого списка регалий, приглашая его на сцену, – любая аудитория взрывается аплодисментами. Это имя хорошо знакомо и вызывает неизменное уважение у любого авиатора Украины, известно оно и далеко за пределами нашей Родины. И даже – занесено в Книгу рекордов Гиннесса за установление 110 мировых авиационных рекордов в одном полете на Ан-225 "Мрия". Именно она – "Мрия", как самый большой самолёт в мире, привлекает к личности человека, её испытавшего и впервые поднявшего в небо, особое внимание и интерес.

И, конечно, с особым, ни с чем не соизмеримым восторгом Александра Васильевича встречают будущие пилоты гражданской авиации – курсанты Государственной лётной академии Украины, для которых он является кумиром и образцом для подражания. К счастью, Герой Украины №1 – частый гость высшего лётного учебного заведения, так как является членом Наблюдательного совета ГЛАУ и профессором кафедры безопасности полётов. Вместе с курсантами, с огромным интересом лекции и выступления Александра Васильевича слушают и преподаватели, и сотрудники Академии. Ректор ГЛАУ Сергей Неделько, находясь под впечатлением от услышанного и позитивной реакции курсантов, буквально на глазах зажигающихся стремлением учиться лучше и работать над собой, выступил с инициативой создания книги о нашем выдающемся профессоре – Лётчике с большой буквы. У нас, в Академии: "сказано – сделано". И вот уже несколько месяцев кряду я собираю необходимую информацию – читаю публикации, расспрашиваю Александра Васильевича, беру интервью у тех людей, которые ему особенно дороги… И всё больше и больше убеждаюсь в том, что такая книга просто обязана появиться! Как абсолютно верно отметил полковник в отставке Байнетов Дмитрий Фёдорович (который в бытность Александра Галуненко курсантом Черниговского военного лётного училища служил там лётчиком-инструктором, а ныне – директор музея того славного училища и автор ряда книг о ЧВАУЛ): "В стране, где есть настоящие Герои – есть свои примеры для воспитания подрастающего поколения, а значит – есть и шанс на достойное будущее!" А однокашник Александра Васильевича по ЧВАУЛ – военный лётчик первого класса Евгений Кравец уточнил таким образом: "Я считаю, что на нас, его однокурсниках и друзьях, лежит особая ответственность. Мы должны о нём говорить. Пусть кому-то и покажется, что это хвастовство о знакомстве с легендарной личностью, а на самом деле – наш долг открывать миру правду о том, какой он есть и каким трудом, напряжением воли, мужеством дались ему все его достижения. Он сам слишком скромный, чтобы рассказывать об этом. Поэтому и имеет место священная миссия его друзей – сформировать правильное и честное мнение о нашем Александре Васильевиче. В том числе – и посредством такой книги…"

Однако начинать работу над таким совместным проектом Александр Васильевич согласился при главном условии – чтобы в центре внимания оказался не лично он, а профессия лётчика-испытателя как таковая и те авиаторы, лётчики, которые были его кумирами, наставниками, коллегами, с которыми пересекались жизненные курсы и сводила судьба …

Общаясь с соратниками Александра Васильевича – теми, кому довелось вплотную соприкоснуться с его лётным профессионализмом, я для себя сделала вывод о том, что этого уникального человека можно считать "эталоном человеческого фактора", чтобы в процессе подготовки лётного состава было чётко ясно к чему стремиться! Судите сами. – Первый непосредственный руководитель Галуненко как лётчика-испытателя на предприятии, которое впоследствии стало АНТК им.Антонова, – руководитель лётно-испытательной станции Афанасий Афанасьевич Круц (проработавший на указанной должности 18 лет, являясь профессиональным бортинженером-испытателем) говорит: "Саша является образцом коммуникабельности, дружелюбия, контактности… Спокойный, выдержанный, никогда не вспылит, не обидит никого из окружающих. Я не вспомню ни одного случая напряжённых его отношений с кем бы то ни было… Чего не могу сказать больше ни об одном из своих подчинённых, сотрудников и т.д. А к таким личностным качествам – основа основ: "он лётчик от Бога". Уж поверьте моему опыту. На должности руководителя ЛИС повидать довелось очень и очень много (к счастью, – за годы моей работы обошлось без каких-то значительных ЧП). В авиации человеческий фактор ни на минуту не даёт о себе забыть. Так вот – опять-таки только о Галуненко и могу сказать со 100% уверенностью: за годы нашей с ним совместной работы не допустил ни одной оплошности, ни одного сбоя. "Как ему это удалось?" – второй вопрос. Но это действительно так. Он работал практически на всех типах наших самолётов, проводил чрезвычайно серьёзные испытания, и со всеми без исключения заданиями умудрился справиться "без сучка и без задоринки"! Я думаю, что фундаментом этой профессиональной успешности в одной из самых сложных сфер человеческой деятельности является безоговорочная преданность профессии и любовь к своему делу Александра. Он настолько стре-

Юрий КУРЛИН (Герой Советского Союза, заслуженный лётчик-испытатель СССР, мастер спорта СССР международного класса):

- Первую оценку Саше, пришедшему к нам после Школы лётчиков-испытателей, я лично дал ещё на земле – а именно: в спортзале. Я очень люблю баскетбол и отдавал ему львиную долю своего свободного времени. Когда новичок Галуненко впервые пришёл сыграть с нами, – он сразу произвёл на меня очень позитивное впечатление. Комплекция у него не слишком подходящая для данного вида спорта, шустростью особой он не наделён, как и выдающимися баскетбольными навыками и умениями… Но – внимательный, сосредоточенный, я бы сказал – прагматично оценивающий весь спектр факторов (от своих возможностей до ситуации на площадке), на ходу принимающий продуманные решения и тут же их реализующий. Очень сильно порадовал вот этой своей собранностью и рациональностью.

В тех первых же наших совместных с ним испытаниях, сложных своей новизной (бездвигательные посадки на Ан-24), позитивная оценка полностью оправдалась.

Саша Галуненко – бесспорно сильная личность, лидер, он отличился такими уникально стремительными темпами роста профессионализма, каких я не припоминаю ни у кого другого. Скажу больше – работа испытателя Галуненко мне так импонировала, что и я внёс свою лепту в его назначение на "Мрию". Балабуев в неформальной доверительной обстановке обсуждал со мной вопрос выбора ведущего испытателя, интересовался моим мнением на этот счёт, рассматривал вариант моего назначения. Я же совершенно искренне тогда сказал Генеральному, что дорогу надо открывать молодым: Галуненко себя очень хорошо показал, пусть он и ведёт нашу "Мрию". Потому что принципиальных отличий от "Руслана" там не много, Саша с этим уникальным самолётом справится, так как именно у него – исключительно стальные нервы. Лично я за всю свою немалую лётную биографию таких нервов ни у кого другого не встречал. Железо! В любой ситуации он вёл себя совершенно спокойно. Мне довелось полетать с ним и на "Мрии" тоже, чему я, конечно, рад. Я, как, наверное, и все члены нашего коллектива, с огромным интересом и напряжением наблюдал за тем, как Саша устанавливал рекорды на Ан-225. Скажу так – в огромной степени они состоялись именно благодаря Сашиным железным нервам. Рекорд по грузоподъёмности, который устанавливался в Кёльне, выглядел таким образом: взлетали они буквально с последних плит… У кого из лётчиков так же хватило бы силы духа и выдержки – я не представляю… Тот, кто понимает в этом деле, знает какой это риск и труд… До этого был рекордный полёт ровно день в день с той "чёрной американской пятницей": 11 сентября 2001 года. Галуненко же поднимал в небо 5 танков 50-тонных и установил в том полёте 124 рекорда".

Валерий МИГУНОВ (заслуженный лётчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза, лауреат Государственной премии СССР):

- Вообще, чтобы быть хорошим лётчиком надо иметь 3 фактора: желание, умение, возможность летать. При этом особо сильное желание может вывести в лётчики-испытатели. Оно же является основой формирования необходимых для этой работы профессионально важных качеств. Среди ключевых качеств Александра Васильевича Галуненко я бы отметил исключительную выдержку в полётах при любых ситуациях. Когда было что-то не ясно, он никогда не принимал поспешное решение. Это очень важно в любой деятельности, особенно – в лётной. У него всегда хватало способности спрогнозировать развитие ситуации и сделать вывод о необходимости тех или иных действий или возможности отложить их на более позднее время в пользу других лётных задач. Это не каждому дано. Особенно ярко эта его эмоциональная устойчивость проявила себя на испытаниях Ан-70. В той сложнейшей ситуации, в которой он оказался буквально в первом испытательном полёте, в поведении командира Галуненко не возникло ни одного свидетельства его замешательства или тревоги. Даже в его голосе не возникло ни одной ноты, которая указала бы экипажу на смертельную опасность, которую он сам на тот момент прекрасно осознавал. Это дано далеко не каждому. Я вот сам по профессии изначально сформировался как истребитель и на возникающие нюансы реагирую более резко, а он – абсолютно чётко и взвешенно. Никакой паники, суеты, лишних движений – только то, что нужно в данной ситуации, исходя из всех её обстоятельств. Он видит генеральную линию стратегии полёта и отсекает мелочи, не особенно актуальные на данном этапе, не реагируя на них без необходимости. Конечно, базируется эта способность на колоссальном опыте, глубинном анализе и понимании полёта и особом характере. Вот этот, последний, заслуживает, кстати, особого внимания. Это удивительный человек – не только как лётный и инструкторский специалист, но и как лидер, член команды, многогранная личность. Что-то – от Бога, что-то – от воспитания. Наверное, особая хватка сформировалась в бытность истребителем, потом удачно "перековалась" в транспортную. Получился такой вот конгломерат, который вызывает моё полное восхищение.

сделать былью

мился достичь "идеальной модели лётчика-испытателя", что всего себя посвящал исключительно процессу самосовершенствования. Насколько я знаю – с самого детства".

Да, пожалуй, если постепенно, шаг за шагом, знакомиться с личностью и судьбой состоявшегося лётчика-испытателя, настоящего Героя, то только тогда получаешь шанс разобраться с вопросом "как закалялась сталь?" и предложить соответствующие подходы к воспитанию нового поколения, обеспечивающие такую же безграничную преданность своей лётной профессии и профессиональное мастерство…

Трудное, без родителей, детство…С двухлетнего возраста остался на попечении дедушки и бабушки. Учась только в 7-ом классе, понимая как сложно самым близким и дорогим для него старикам нести бремя ответственности за него и выискивать средства даже на самые скромные расходы по его содержанию, Саша принимает для себя первое судьбоносное и уже очень мужское решение. Он отправляется в соседнее село Терпение, где самостоятельно оформляется жить и учиться в школе-интернате. И с этих дней уже не дедушка с бабушкой заботятся о своём воспитаннике, а наоборот. До того, как выйти на уровень "стать Героем", мальчишке предстояло практически самостоятельно решить задачу "стать человеком".

Парашютные прыжки и первые полёты в аэроклубе (там же, кстати, – первая любовь, ставшая дальнейшей судьбой на всю жизнь), занятия спортом, поступление в Черниговское военное лётное училище. О курсантских годах говорит исключительно скупо, сдержанно: "Только учились и летали!" Так был охвачен страстью обучения летанию, что не видел вокруг себя ничего другого! Это единодушно подтверждают и однокашники по училищу, и бывший начальник училища – Владимир Пристромко (ныне генерал-майор, доцент кафедры ВС Национального университета обороны Украины): "Он выделялся среди ребят своего курса: был не по годам взрослым, собранным и целеустремлённым. Однокурсники всегда прислушивались к его мнению. Хотя был курсант Галуненко немногословен, но уж если говорил – то только по сути. Всё, за что он брался, делал только на самом высоком уровне. Поэтому, пожалуй, окружающие с особым вниманием и уважением относились к нему и его словам. Он был лидером. Я тогда был командиром учебного полка на МиГ-21 – с Галуненко мы "столкнулись" уже на его выпускном курсе. Мои подчинённые (лётчики-инструкторы) пытались иногда меня укорять: "Вот Вы выбираете себе курсантов, которым уделяете особое внимание"… На что я всегда отвечал: "Это не я выбираю. Они сами себя выбрали. А я просто способствую им совершенствовать себя так, как они того достойны". Саша не случайно попал в лётчики-испытатели. Это было настоящее стремление с его стороны и – тщательный сложный отбор со стороны школы лётчиков-испытателей из огромного числа претендентов. Так просто туда попасть было не возможно".

Действительно, закончив военное училище "с отличием" и выбрав для дальнейшей службы тот полк, который славился максимальной интенсивностью полётов (Молдова, п. Маркулешты), Александр Васильевич всеми фибрами души стремился в лётчики-испытатели. Преодолевая значительные трудности и препоны, поступил-таки в школу лётчиков-испытателей (г.Жуковский, Россия), закончив которую так же "с отличием", был распределён на Киевский механический завод (так тогда называлось КБ Антонова). С того момента и навсегда судьба лётчика связалась, с самолётами, носящими это выдающееся имя Антонова.

За скупой строкой автобиографии "Проводил летные испытания Ан-28, Ан-72, Ан-32, Ан-124 "Руслан", Ан-225 "Мрия", Ан-70" – титанический труд с неизменным риском для жизни, многочисленные сложнейшие ситуации и сильнейшие психоэмоциональные нагрузки.

Первыми испытателями были, бесспорно, те смельчаки, которые поднимали в небо первые летательные аппараты, тяжелее воздуха. Как правило, доверить свою жизнь неизвестному самолёту на заре авиации решались непосредственные создатели первых воздушных судов – начиная от братьев Райт… Но дело конструктора – создавать свою крылатую машину. А если бы не было "горячих голов", стремящихся с риском для жизни поднимать в небо "творения рук человеческих", – появление и развитие авиации оказалось бы под огромным сомнением…И стремительный научно-технический прогресс задачу "ввода в строй" новой авиационной техники только усложнил. Какая же неземная сила толкает отдельных отчаянных парней подымать ввысь неизведанную конструкцию, именуемую опытным экземпляром нового самолёта?

Прошу Александра Васильевича дать ответ на этот, в некоторой степени, риторический вопрос.

– Летно-испытательная работа – дело опасное, но в тоже время, на мой взгляд, только она даёт настоящему мужчине возможность реализовать свой потенциал – как психофизиологический, так и интеллектуальный. Это захватывающая и интересная деятельность, требующая полной самоотдачи, абсолютной собранности и профессионализма. Она требует столько внимания и дает столько впечатлений, что ни на какие другие чувства человека уже не хватает. Работать плохо просто нельзя – в лучшем случае тебе перестанут доверять, в худшем – размер трагических последствий трудно даже представить.

Испытатель начинается с повседневной скрупулезной работы над заданием и одновременно – над самим собой. Со временем идеальная точность в работе становится одним из важных свойств личности испытателя. Его профессиональный рост, процесс становления выращивают в нем свободу действий (естественно, предоставляемую и создателями самолета). Но эта свобода под контролем разума переходит в чувство ответственности, дающее право на выбор. Испытатель лично сам принимает окончательное решение в критических ситуациях, когда под угрозой жизнь экипажа, да и его собственная, судьба самолёта, в который вложен огромный напряжённый труд тысяч специалистов…

Испытательная работа, при общем объединяющем понятии "впервые и новый", включает в себя определённые, отличающиеся друг от друга, направления. Так, испытания первого опытного экземпляра самолета, его первые шаги и проведение первого этапа испытаний осуществляются летчиками-испытателями КБ (конструкторских бюро). В дальнейшем к испытаниям приобщаются летчики-испытатели заказчика (как правило, – это летный состав военных или гражданских НИИ (научно-исследовательских институтов), которые вместе с испытателями КБ продолжают выполнять программу испытаний до полного ее окончания и получения сертификата летной годности на тип самолета. После того, как самолет принимается в серийное производство, на серийных заводах (после выпуска каждого очередного экземпляра) осуществляется небольшая серия сдаточных полетов (3-5) для проверки работоспособности всех самолетных систем и оборудования. Для выполнения таких испытаний на каждом серийном заводе имеется свой летно-испытательный состав.

Так что работа испытателей – неоднородная и неоднозначная. Единственное, что обязательно должно быть у каждого испытателя – немыслимая любовь к своей профессии. Без этого – никуда. Никакими материальными благами или перспективами высоких наград невозможно "подтолкнуть" человека к выполнению испытательных полётов. Да и, к сожалению, не всегда материальное благополучие и адекватное моральное поощрение сопровождают лётно-испытательную работу. Повторюсь – только искреннее стремление преодоления трудностей ради высокой цели служения развитию авиации является фундаментом и основой этой уникальной профессии…

Подытоживая сказанное, отмечу: он достиг вершин профессионализма, вошёл в историю мировой авиации, реализовал свои самые дерзкие юношеские мечты, а сегодня продолжает дело служения авиации. И одно из направлений этой деятельности заключается в том, что в Кировограде, в лётной академии, будущие пилоты с нетерпением ждут новых встреч со своим кумиром, неизменно содержательно и с воодушевлением отвечающим на все интересующие их вопросы.

Коллектив Государственной лётной академии Украины, всё авиационное сообщество Украины и многие-многие ценители и поклонники авиации поздравляют юбиляра, искренне желая ему крепкого здоровья, благополучия, долгих лет и всего самого-самого лучшего!

Помощник ректора Государственной лётной академии Украины по связям с общественностью Ольга Кушнир.

Дмитрий КИВА, Герой Украины, Генеральный конструктор АНТК им. О.К.Антонова

– Значение лётчика-испытателя в деле создания самолёта трудно переоценить. Сегодня лётчик-испытатель не просто испытывает воздушное судно, он – формирует облик самолёта с самого начала его создания. Самые квалифицированные испытатели включаются в работу на том этапе, когда самолёт существует ещё только в мыслях и проработках. В проекте любой крылатой машины одной из самых главных составляющих является кабина экипажа, его функции, которые в итоге распространяются на все характеристики самолёта. Алгоритмы и законы управления воздушным судном формируются на самом старте создания самолёта, где ведущую роль играет мнение лётчика-испытателя. Я должен сказать к чести Александра Васильевича, что он сам лично участвовал в решении именно такой ответственной первоначальной задачи, в том числе – и по нашему новому самолёту Ан-148. На начальном этапе создания этой машины он, как опытный лётчик-испытатель, вложил в неё своё мастерство, инженерный талант и эрудицию. Кроме того, фактически от знаний и опыта именно лётчика-испытателя во многом зависит то, каким будет новый самолёт, его возможности. Бывали случаи, когда на начальном этапе приходилось менять характеристики или расположение приборов, другого оборудования кабины из-за того, что лётчик, вопреки расчетам конструкторов и инженеров, говорит: "Так не целесообразно, лучше было бы иначе". Это бывает чисто субъективное мнение, базирующееся на опыте лётчика-испытателя. Поэтому действительно высокопрофессиональный лётчик-испытатель – это одна из ключевых фигур создания нового самолёта. Подчёркиваю – в создании самолёта. Именно лётчик-испытатель. Это не просто лётчик, выполняющий рейсовые полеты, который умеет даже великолепно пилотировать самолёт по определённому маршруту. Это даже не каждый лётчик-испытатель, а только тот, кто является ещё и грамотным инженером. Были случаи, когда лётчики в полном смысле слова спасали самолёт при сложных ситуациях. В испытаниях часто происходят не просто отказы, а отказы в сочетаниях. А плюс – могут быть ещё и сочетания неблагоприятных внешних условий. Лётчик-испытатель же должен со всем этим справиться и благополучно посадить самолёт. Естественно, в этой профессии успешными могут стать только люди, которые имеют характер и мужество. Не зря этим людям достаточно часто присваивают звание Героев – раньше Советского Союза, теперь – Украины, России... Александр Васильевич внёс в дело лётных испытаний несоизмеримо большой вклад: кроме собственного героизма и профессионализма, он ещё и вырастил сына – отличного лётчика-испытателя. Он у нас сегодня превзошёл уже и отца. Я не хочу сказать, что в лётно-испытательном мастерстве (об этом трудно судить), но в административном плане – точно. Евгений Александрович Галуненко – начальник нашей лётной службы. И очень успешный!

Анатолий КВОЧУР, Герой России, заслуженный лётчик-испытатель СССР

– Что меня больше всего впечатляет в Александре Васильевиче, так это сочетание колоссальных профессиональных качеств с качествами человеческими. Бывает, что у некоторых эти качества идут такой вилкой как бы, в разнобой. Очень часто люди, имеющие за собой какие-то там заслуги и достижения, начинают регулярно напоминать о них обществу, окружению своему. А у Александра Васильевича этого совершенно нет. Если его не допросить с пристрастием, то и не догадаешься, какой это выдающийся человек. Ну не расскажет он просто так ни о своих наградах, ни о своих подвигах и так далее... А его значение – колоссальное. И работа непосредственно им проведенная – титаническая. И жизнь прожита, слава Богу, – ещё не до конца, но уже с огромной пользой для общества. Его профессиональная жизнь наполнена глубоким содержанием. Трудным. Иногда – тяжёлым. Иногда – опасным. Но при всём при том – однозначно творческим! Потому что лётчик-испытатель в конструкторском бюро должен кроме того, что "чисто" выполнять задания, иметь ещё и творческое начало. Оно особенно важно при создании самолёта, когда только-только формируется его облик, отрабатываются какие-либо решения на стендах, с конструкторами, на каких-то симуляторах. Здесь роль квалифицированного лётчика-испытателя и у нас, и за рубежом несоизмеримо велика. Со времён Советского Союза изменилось очень многое. Однако неизменными остались как в России, так и на Украине подходы к этой необыкновенной профессии. Требования к нам, к нашему профессионализму. Возможно, с выходом авиапрома постсоветского пространства на международный рынок, мировую арену, эти требования даже возросли. И, слава Богу, что есть ещё в наших странах "образцы", соответствующие высшим мировым стандартам, на которые можно и нужно равняться и ориентироваться "крылатой" молодёжи.

З НАГОДИ СВЯТА



Товариші генерали та офіцери, сержанти та солдати!
Шановні працівники Збройних Сил України!
Дорогі ветерани інженерно-авіаційної служби Збройних Сил України!

25 лютого у Збройних Силах України відзначається День інженерно-авіаційної служби авіації Збройних Сил України.

У світовій історії розвитку авіації Україна завжди займала провідні місця.

Співдружність льотного та інженерно-технічного складу є основою успішного вирішення поставлених перед авіацією завдань. Досвід інженерно-авіаційної служби постійно використовується інженерно-технічним складом в інтересах підвищення бойової готовності у сучасних умовах.

У день професійного свята щиро вітаю військовослужбовців-фахівців інженерно-авіаційної служби, працівників Збройних Сил України та ветеранів інженерно-авіаційної служби з Днем інженерно-авіаційної служби авіації Збройних Сил України. Висловлюю всім Вам слова глибокої вдячності за самовіддане служіння Батьківщині, бойовий і трудовий героїзм, безцінний внесок у військово-патріотичне виховання молоді.

Бажаю Вам та Вашим родинам міцного здоров'я, особистого щастя, успіхів у розбудові авіації Повітряних Сил як гаранта безпеки і непорушності повітряних кордонів нашої Держави!

З повагою

Командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант С.І. Онищенко.

З метою підтримання престижу інженерно-авіаційної служби авіації, мобілізації інженерно-технічного складу на успішне виконання завдань і підтримання постійної бойової готовності авіаційної техніки, 19 березня 2010 року Міністром оборони України видано наказ № 149 "Про встановлення дня інженерно-авіаційної служби авіації Збройних Сил України", яким 25 лютого встановлено Днем інженерно-авіаційної служби авіації Збройних Сил України з щорічним його відзначенням.

Інженерно-авіаційній службі

З моменту заснування Військово-повітряного флоту Росії у 1910 році спочатку існувала служба технічної експлуатації, а потім в Червоній Армії – експлуатаційно-технічна служба авіації. Структура експлуатаційно-технічної служби передвоєнного періоду забезпечувала експлуатацію авіаційної техніки у мирний час шляхом вирішення завдань організації обслуговування та технічної експлуатації авіаційної техніки, організації технічного навчання льотного та технічного складу, виявлення та усунення несправностей та конструктивно-виробничих недоліків конструкції літаків. Така структура не дозволяла у повній мірі реалізувати ефективне керівництво діяльністю особового складу під час експлуатації авіаційної техніки у воєнний період. Причиною цього були слабкий розвиток ієрархії експлуатаційно-технічної служби, відсутність координації питань експлуатації і ремонту техніки єдиним органом та відсутність звітності щодо авіаційної техніки, у тому числі і пономерний облік наявності та стану літальних апаратів.

За досвідом перших місяців бойових дій у Великій Вітчизняній війні, передвоєнна структура експлуатаційно-технічної служби не змогла забезпечити вирішення, в першу чергу, завдань з відновлення пошкоджених літаків та забезпечення максимального числа бойових вильотів. Це викликало необхідність її реорганізації (в першу чергу її керівного апарату), яка розпочалася у серпні 1941 року. Основні напрямки реорганізації полягали в об'єднанні керівництва експлуатацією та ремонтом авіаційної техніки в апараті головного інженера, укріпленні апарату інженерно-авіаційної служби на всіх рівнях та створенні мережі польового ремонту авіаційної техніки.

25 лютого 1942 року наказом Наркома оборони №0147 експлуатаційно-технічну службу було реорганізовано в інженерно-авіаційну. З часу існування сформована інженерно-авіаційна служба постійно удосконалювалась, забезпечуючи експлуатацію авіаційної техніки, яка стрімко розвивалася. Під час реорганізації також були уточнені завдання, що покладалися на інженерно-авіаційну службу, обов'язки та відповідальність інженерно-технічного складу. Наказом Наркома оборони від 28 липня 1942 року та директивою Командувача Військово-Повітряних Сил Червоної Армії від 12 серпня 1943 року № 13843 було визначено правове положення посадових осіб інженерно-авіаційної служби від моториста до головного інженера Військово-Повітряних Сил. Ці документи склали основу Настанови з інженерно-авіаційної служби (НИАС-43), яке регламентувало всю діяльність інженерно-авіаційної служби. Була створена оптимальна структура інженерно-авіаційної служби, яка без змін проіснувала до кінця війни, що відіграло позитивну роль та дозволило ефективно забезпечити інженерно-авіаційне забезпечення бойових дій.

У подальшому в основі змін структури інженерно-авіаційної служби закладались багатолітній досвід знань і вмінь інженерно-технічного складу, який передавався від покоління до покоління, нові методи і форми експлуатації авіаційної техніки, постійне вдосконалення професіоналізму фахівців. Інженерно-технічний склад відігравав і відіграє важливу роль в розвитку авіації, зокрема в період становлення інженерно-авіаційної служби Військово-Повітряних Сил, а тепер і Повітряних Сил Збройних Сил України.

Життєвий цикл літального апарата, крім льотної експлуатації, складається ще й з його технічної експлуатації, яку здійснює інженерно-технічний склад. Технічна експлуатація включає в себе безпосереднє технічне обслуговування та заходи, направлені на його удосконалення та забезпечення безпеки польотів. Форми та методи технічного обслуговування авіаційної техніки будуються та змінюються одночасно з загальним розвитком авіаційної техніки.

Якщо у першій половині минулого сторіччя для технічного обслуговування літака було достатньо мати одного моториста, який окрім самого літака та двигуна здійснював обслуговування спеціального обладнання та озброєння літака, то рівень складності сучасного бортового обладнання літальних апаратів потребує залучення для його обслуговування висококваліфікованих фахівців із силових установок літальних апаратів, авіаційного та радіоелектронного обладнання, авіаційного озброєння, загалом більше ніж за двадцятьма спеціалізаціями.



Удосконалення інженерно-авіаційного забезпечення бойових дій та бойової підготовки авіації виконувалося на фоні ускладнення завдань, що були пов'язані з переозброєнням авіації з поршневої на реактивну авіаційну техніку, освоєнням експлуатації реактивних літаків першого-четвертого покоління, прийняттям на озброєння нових засобів ураження. У зв'язку з цим зросли роль та значення інженерно-технічного складу у системі забезпечення





бойової підготовки та бойових дій.

На сучасному етапі розвитку авіаційної техніки її технічне обслуговування є самостійною галуззю складної організації, що іменується інженерно-авіаційною службою.

Для визначення норм і правил технічного обслуговування авіаційної техніки використовуються результати наукових досліджень в галузі конструкції та міцності літальних апаратів, аеродинаміки, теорії авіаційних двигунів, матеріалознавства, технології пального, електрообладнання та радіоелектроніки та ряду інших дисциплін, що визначають стан і розвиток авіаційної техніки.

За 18 років існування Збройних Сил України інженерно-авіаційна служба відбулася як провідна служба в системі організації та проведення важливих заходів бойової і оперативної підготовки. На інженерно-авіаційну службу авіації Збройних Сил України покладено вирішення питань утримання авіаційної техніки у стані бойової готовності, забезпечення її безвідмовної роботи у польоті й високої ефективності її застосування в процесі бойової підготовки та під час ведення бойових дій.

До складу інженерно-авіаційної служби входять система органів управління та інженерно-технічний склад, які організовують та здійснюють технічну експлуатацію та військовий ремонт авіаційної техніки, а також інженерно-технічну підготовку особового складу авіаційних військових частин.

Інженерно-авіаційні служби існують у кожному виді Збройних Сил України. У Повітряних Силах Збройних Сил України головним органом інженерно-авіаційної служби є управління головного інженера авіації Командування Повітряних Сил Збройних Сил України, яке очолює головний інженер авіації. До інженерно-авіаційної служби Повітряних Сил входять літаюча авіаційно-технічна лабораторія Повітряних Сил, інженерно-авіаційні служби повітряних командувань "Центр", "Захід" та "Південь", Державного науково-випробувального центру Збройних Сил України, Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба, транспортних авіаційних бригад, що розташовані у містах Вінниця, Мелітополь та Бориспіль, окремого полку дистанційно керованих літальних апаратів на Хмельниччині. Інженерно-авіаційні служби решти авіаційних частин Повітряних Сил знаходяться у функціональному управлінні інженерно-авіаційних служб повітряних командувань та Харківського університету Повітряних Сил. Інженерно-авіаційна служба Повітряних Сил здійснює технічну експлуатацію літаків МіГ-29, Су-24, Су-25, Су-27, Л-39, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Іл-76 Ту-134, вертольотів Мі-8 та Мі-9, безпілотних літаків ВР-2 та ВР-3 різних модифікацій.

Головним органом інженерно-авіаційної служби армійської авіації є інженерно-авіаційна служба управління

армійської авіації Командування Сухопутних військ Збройних Сил України, яку очолює заступник начальника управління армійської авіації з інженерно-авіаційної служби – головний інженер інженерно-авіаційної служби. До ін-

- 69

женерно-авіаційної служби армійської авіації входять літаюча авіаційно-технічна лабораторія армійської авіації, інженерно-авіаційні служби відділів армійської авіації армійських корпусів, інженерно-авіаційні служби полків армійської авіації на Херсонщині та Львівщині. Інженерно-авіаційна служба армійської авіації здійснює технічну експлуатацію вертольотів Мі-8 та Мі-24 різних модифікацій.

В морській авіації Військово-Морських Сил Збройних Сил України інженерно-авіаційну службу очолює начальник відділу інженерно-авіаційного забезпечення – головний інженер морської авіації. До інженерно-авіаційної служби морської авіації належить інженерно-авіаційна служба морської авіаційної бригади, що розташована в Криму. Інженерно-авіаційна служба морської авіації здійснює технічну експлуатацію літаків Бе-12, Ан-26 та Ан-2, вертольотів Мі-8, Мі-9, Мі-14, Ка-27 та Ка-29 різних модифікацій.

Усього у Збройних Силах, Міністерстві оборони та інших силових структурах та міністерствах України кількість фахівців інженерно-авіаційної служби становить майже 7000 осіб.

Інженерно-авіаційна служба авіації Збройних Сил України у тісній взаємодії з іншими міністерствами та відомствами спрямовує свої зусилля на збереження та удосконалення форм та методів експлуатації авіаційної техніки, підтримання її справності та підвищення бойового потенціалу, здійснює заходи щодо її модернізації, прийняття на озброєння та постачання нових зразків.

Саме зусиллями інженерно-авіаційної служби створена вітчизняна законодавча, нормативно-правова та нормативно-технічна база, яка дозволяє в умовах відсутності авторського нагляду з боку розробників авіаційної техніки здійснювати її безпечну експлуатацію, подовжувати встановлені показники, освоювати ремонт та здійснювати модернізацію авіаційної техніки.

У день професійного свята щиро вітаю фахівців інженерно-авіаційної служби з Днем інженерно-авіаційної служби авіації Збройних Сил України. Висловлюю всім Вам слова глибокої вдячності за самовіддане служіння інтересам вітчизняної авіації та високий професіоналізм, вагомий внесок у воєнно-патріотичне виховання військовослужбовців та молоді.

Головний інженер авіації – начальник управління головного інженера авіації авіації Командування Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-майор В.В.Самулєєв.

КОЛЕКТИВИ

Лікарі крилатих машин

Легкий фронтовий винищувач МіГ-29 – це складний сучасний механізм, обладнаний високоточною електронною та комп'ютерною апаратурою. Мало хто знає, що цей літак складається з близько двох мільйонів різноманітних частин, які утворюють кілька десятків тисяч вузлів та агрегатів. І всі вони мають працювати разом злагодженіше за швейцарський годинник: адже відмова навіть найменшої деталі може завадити виконанню бойового завдання і навіть призвести до непоправних наслідків.



Є серед авіаторів люди, яких, як правило, не бачать ні журналісти, ні більшість керівництва, що приїжджає "допомогти" польотам. Це – авіаційні техніки. Вони не люблять галасу та зайвої уваги до себе, адже в більшості випадків їхня робота – це досвід, що ґрунтується на спокої, холоднокровності та здоровому глузді.

"Технарі" – це своєрідний анклав в авіаційній царині. І його столиця – велетенський ангар неподалік від льотного поля. Саме тут розташовані різноманітні групи з ремонту та обслуговування літака, а керує всім цим начальник ТЕЧ бригади тактичної авіації, яка дислокується на Івано-Франківщині, майор Анатолій Найда.

– Перед нами стоїть завдання з технічного забезпечення всієї бойової підготовки, – розповідає начальник ТЕЧ майор Анатолій Найда. – Справа в тому, що літак після певного часу потребує технічного огляду. Часом більшого, часом – меншого. Це як профілактичний візит до лікаря: навіть якщо у людини нічого не болить, їй все одно варто час від часу проходити обстеження у медиків-спеціалістів.

Загалом ТЕЧ складається з 11-ти різноманітних груп, які мають свій окремий профіль. Хтось ремонтує озброєння, а хтось доглядає за засобами катапультування. Між собою ТЕЧ називають шахтою, а всіх, хто там працює, – шахтарями. Майор Анатолій Найда з усмішкою зазначає: "Напевно, через те, що на відміну від більшості служб робота у нас ненормована і важка, та й ходять наші технарі всі чорні. Як шахтарі у шахті".

Однак потрапити служити сюди не так вже і просто. Спочатку техніки мають пройти своєрідне випробовування в ескадрильях, і лише кращих запрошують до "шахти". Такий суворий відбір є цілком логічним, адже завдання, які виконують спеціалісти цієї бригади, за своєю складністю можна назвати унікальними.

До речі, роботи з ремонту та обслуговування літака вимагають значних коштів від Міністерства оборони. Особливо дорого продовжувати вік літаків на спеціалізованих заводах. З кожним роком підприємства все вище і вище піднімають цінову планку. Та спеціалісти ТЕЧ у відповідь щороку покращують свій фаховий рівень і розширюють власні можливості, економлячи завдяки цьому не одну сотню тисяч гривень.

Для виконання завдань у спеціалістів-ремонтників є все необхідне обладнання, яке в певній мірі теж можна назвати унікальним. Зокрема, це сучасний комп'ютерний комплекс з перевірки справності всіх систем літака. Такого обладнання поки що немає в інших авіаційних частинах. Однак у цій бригаді вже випробувано комплекс і прийнято його на озброєння спеціалістами технічної служби. Суть роботи цієї машини полягає в тому, що вона під'єднується до літака, і комп'ютер сам тестує всі системи крилатої машини. Роботи проводяться без участі людини, тому вірогідність помилки зведена до мінімуму. Після закінчення комплекс видає спеціальний звіт стосовно роботи всіх систем.

Взагалі вся система ремонту та обслуговування літака полягає в цілій низці взаємоконтролюючих дій. Тобто одна людина, виконуючи свою роботу, тим чи іншим чином контролює якість виконання роботи своїм товаришем.

Зараз працівники ТЕЧ завершують роботи на одному з винищувачів. Згідно з планом він повернеться у стрій 25 лютого, коли технарі святкуватимуть своє професійне свято – День інженерно-авіаційної служби. І найкращим подарунком для них буде гуркіт турбін літака, що з їхніх рук повертається назад у небо.

Тарас Грень. Регіональний медіа-центр Міноборони України. Фото автора.

На знімку: технік регламенту та ремонту авіаобладнання прапорщик Роман Пилип'як, старший технік групи регламенту та ремонту авіаційного озброєння капітан Ігор Старовойтов, начальник групи регламенту авіаційного озброєння капітан Михайло Корж, технік групи регламенту аварійного покидання літака прапорщик Костянтин Музика.

ЮВІЛЕЇ

"Наша справа – чекати!.."

Закінчення. Початок на 5 стор.



Так, освітні здобутки викладачів ІАФ широко відомі як в Україні, так й поза її межами. Щорічно науковці факультету за результатами проведення досліджень публікують більше 100 наукових статей у провідних виданнях, готують до друку десятки монографій та підручників, беруть участь більш ніж у 30 всеукраїнських та міжнародних наукових заходах.

Потужність інженерно-авіаційної школи підтверджується здобутими нагородами на Всеукраїнських студентських олімпіадах та конкурсах. Серед нагороджених – переможці, фіналісти та дипломанти конкурсів в галузях комп'ютерних, інженерних, гуманітарних наук, а також за напрямками: "інформаційна безпека" і "електронні прилади".

Особовий склад факультету щороку бере участь у студентських олімпіадах та конкурсах на кращу наукову роботу, наукових конференціях, науково-практичних студентських семінарах, виставках технічної творчості тощо.

Колектив однодумців

Сьогодні дружній колектив факультету виконує завдання з підготовки фахівців тактичного рівня за чотирма спеціалізаціями: літаки, вертольоти та авіаційні двигуни; авіаційне обладнання; авіаційне озброєння; засоби аеродромно-технічного забезпечення польотів авіації.

Існуюча навчально-матеріальна база факультету забезпечує якісну підготовку фахівців відповідних напрямків згідно з навчальними планами та програмами. Її технічне оснащення, модернізація та удосконалення спрямовані на підвищення якості та ефективності навчального процесу, забезпечення наочності навчання та посилення практичної підготовки курсантів.

Підготовка здійснюється на 5-х спеціалізованих кафедрах, а важливою складовою факультету є навчально-тренувальний комплекс, який обладнаний за сучасними технологіями.

Факультет має потужний науковий та педагогічний потенціал для підготовки висококваліфікованих фахівців інженерно-авіаційного профілю для Збройних Сил України та інших військових формувань. Серед його освітян 4 доктори та 29 кандидатів наук, 5 професорів, 21 доцент та старший науковий співробітник, які докладають великих зусиль для підготовки майбутніх спеціалістів та магістрів.

Окрім навчання громадян України, кафедри факультету періодично здійснюють підготовку та перепідготовку авіаційних фахівців для інших держав світу на підставі міжнародних домовленостей. Починаючи з 2001 року, тут було підготовлено військовослужбовців таких країн, як Угорщина, Руанда, В'єтнам, Туркменістан та Китай.

З 2004 року колектив факультету очолює полковник Юрій Миргород. Цей офіцер, ще будучи викладачем, користувався великим авторитетом серед підлеглих та колег. Кандидат технічних наук, доцент, учасник бойових дій в Афганістані, дбайливий батько двох дітей та справжній авіатор – так його характеризують в університеті.

– Всі випускники факультету, викладачі та курсанти сильні духом, загартовані тими подіями, що відбулися за минулі 70 років. Ми назавжди збережемо у своїй пам'яті історію всіх навчальних закладів від школи до університету. Сьогодні ж, в ювілейний день народження ІАФ, ми вклоняємось ветеранам та обіцяємо й надалі славити професію воїна-авіатора, – висловив свої почуття полковник Юрій Миргород.

Спеціально на святкування ювілейної дати командування інженерно-авіаційного факультету та Харківського університету Повітряних Сил ім. Івана Кожедуба запросило випускників різних років та підготувало низку сюрпризів.

В рамках сімдесятого дня народження ІАФ відбулося відкриття пам'ятника військовим авіаторам в особі легендарного "кіноавіатехніка" Михайловича в повний зріст із відомої кінострічки "В бой идут одни старики" на навчальному аеродромі університету, мітинг та нагородження ветеранів пам'ятним знаком "70 років ІАФ". Після цього у клубі ХУПС було проведено дві презентації – короткометражного фільму про історію факультету та ювілейного буклета.

Дмитро Горбунов. м. Харків. Фото автора.

РЕЙТИНГИ



Кризис не помешал росту мирового рынка вооружений

Стокгольмский международный институт исследования проблем мира (SIPRI) опубликовал список ста крупнейших оружейных компаний мира.

Как следует из рейтинга, продолжавшийся в 2009 году глобальный финансово-экономический кризис не помешал росту, компаний, которые сумели увеличить объем продаж по сравнению с 2008 годом на 14,8 миллиарда долларов – до 401 миллиарда долларов.

На крупнейшие десять компаний пришлось более половины военных продаж – 228 миллиардов долларов. По итогам 2009 года первое место в списке крупнейших компаний заняла американская Lockheed Martin, продавшая вооружений и военной техники на 33,4 миллиарда долларов. Она за год поднялась в списке со второго места, сместив с первой строчки британскую BAE Systems. Последняя опустилась на вторую строчку – ее объем продаж в 2009 году составил 33,3 миллиарда долларов.

На третьем месте в списке SIPRI оказался американский концерн Boeing, с 2008 года не изменивший своего положения в рейтинге. Объем продаж этой компании составил 32,3 миллиарда долларов. Четвертую строчку в рейтинге заняла американская компания Northrop Grumman с 27 миллиардами долларов, а пятую – General Dynamics с 25,6 миллиарда долларов. В целом, в первой десятке рейтинга оказались семь американских компаний, одна британская, один общеевропейский концерн (EADS, 15,9 миллиарда долларов) и итальянская компания (Finmeccanica, 13,3 миллиарда долларов).

В список ста крупнейших попали и девять российских компаний. Так, “Алмаз-Антей” с 3,3 миллиарда долларов опустился с 18-го на 23-е место. Объединенная авиастроительная корпорация оказалась в рейтинге впервые и заняла 29-ю строчку с 2,7 миллиарда долларов. “Сухой”, продавший в 2009 году оружия на 1,44 миллиарда долларов, был учтен в рейтинге в составе ОАК; в 2008 году компания занимала 38-ю строчку. Аналогично рейтинг был рассчитан и для “Иркута”, чьи продажи составили 1,06 миллиарда долларов.

Корпорация “Тактическое ракетное вооружение” опустилась с 59-й позиции на 67-ю, продав вооружений на 910 миллионов долларов. Холдинг “Вертолеты России” опустился на три позиции на 73-е место, а его продажи в 2009 году составили 810 миллионов долларов. “Уралвагонзавод”, напротив, поднялся с 90-й строчки на 76-ю и продал военной техники на 800 миллионов долларов. Продажи РСК “МиГ”, посчитанного в составе ОАК, в 2009 году составили 780 миллионов долларов.

Объединенная двигателестроительная корпорация оказалась в нынешнем рейтинге SIPRI впервые и заняла 90-е место. В 2009 году продажи корпорации составили 680 миллионов долларов. В целом, общий объем продаж российских компаний в рейтинге составил 9,2 миллиарда долларов. Напомним, в 2009 году, по данным ФСВТС, объем российского военного экспорта составил 8,8 миллиарда долларов, из которых 7,4 миллиарда долларов – по линии “Рособоронэкспорта”. Расхождение оценки SIPRI и российских ведомств может быть связано с разностью методик подсчета объемов военного экспорта.

Последние три строчки в рейтинге SIPRI заняли американские компании Chugach Alaska Corporation (630 миллионов долларов), The Aerospace Corporation (610 миллионов долларов) и AAR Corporation (610 миллионов долларов).

МІЛІТАРИЗАЦІЯ

Санкт-Петербургскую ПВО усилят комплексами С-300

Зенитные ракетные войска, дислоцированные под Санкт-Петербургом, получат на вооружение зенитные ракетные комплексы С-300 “Фаворит”. Об этом, как сообщает РИА “Новости”, заявил начальник зенитно-ракетных войск ВВС России генерал-майор Сергей Попов. По его словам, эти комплексы будут переведены под Санкт-Петербург из состава зенитных полков в Электростали и Дмитрове, перевооружившихся на более новые ЗРК С-400 “Триумф”.

Один из полков С-300 встанет на боевое дежурство в Гатчине в 45 километрах к югу от Санкт-Петербурга. “Передаваемое оружие мы оцениваем как свежее. Просто идет плановая замена парка военной техники новейшими С-400, а освобождившееся вооружение передается в другие районы”, – пояснил Попов.

Между тем, командующий Оперативно-стратегическим командованием Воздушно-космической обороны генерал-лейтенант Валерий Иванов заявил, что подмосковные соединения противовоздушной обороны в ближайшие два-три месяца получат на вооружение зенитные ракетно-артиллерийские комплексы ближнего действия “Панцирь-С1”. “Они будут нести боевое дежурство вместе с С- 400”, – пояснил Иванов, отметив, что существуют планы создания “смешанной группировки зенитно-ракетных войск дальнего и ближнего действия”.



Ранее стало известно, что 210-й зенитный ракетный полк получил полковой комплект ЗРК С-400, который встанет на боевое дежурство в Дмитрове в марте 2011 года. Этот полк стал вторым в России, вооруженным новым комплексом. Первый полк С-400 заступил на дежурство в Электростали в августе 2009 года. По словам Иванова, третий вооруженный ЗРК С-400 полк заступит на боевое дежурство на Дальнем Востоке. Когда именно это произойдет, пока не известно.

ОЦІНКА СИЛ

Тайвань испугался роста военного потенциала Китая

Тайвань возобновил переговоры с США относительно продажи истребителей F-16 Fighting Falcon, настаивая на скорейшей поставке самолетов, сообщает Defense News. По оценке президента Тайваня Ма Инцзю, безопасность Тайваня оказалась под угрозой в условиях растущей военной мощи Китая. Ранее США несколько раз отклоняли заказ Тайваня на истребители F-16, опасаясь ухудшения взаимоотношений с Пекином.

В 2010 году Конгресс США одобрил продажу Тайваню вооружений и военной техники на 6,5 миллиарда долларов. В пакет одобренных заказов вошли зенитные ракетные комплексы Patriot с ракетами PAC-3, а также вертолеты UH-60 Black Hawk и оборудование, необходимое для ремонта и модернизации истребителей F-16A/B. Тайбэй также заказывал подводные лодки, в поставке которых было отказано.

Тайвань впервые разместил заказ на 66 новых истребителей F-16C/D в 2007 году, однако администрация Джорджа Буша отказалась рассмотреть его без объяснения причин. Позже Тайвань еще несколько раз повторял заказ, однако США отказывались продать страны истребители, которые должны были заменить часть 146 F-16A/B, поставленных Тайваню в 1992 году.

Китай не признает независимость Тайваня, отделившегося от республики в 1946 году. По этой причине любая продажа оружия Тайбэю крайне остро воспринимается Пекином. Так, после того, как Тайвань приобрел в 2008 году американское оружие, Китай разорвал военно-техническое сотрудничество с США. К настоящему времени взаимоотношения между Пекином и Вашингтоном улучшились, однако по-прежнему остаются напряженными.

НА ОЗБРОЄННЯ

“Сухой” передал ВВС России новые истребители Су-27СМ

Компания “Сухой” в середине февраля 2011 года передала ВВС России четыре новых истребителя Су-27СМ, пишет журнал “Взлет”. Самолеты совершили перелет из Комсомольска-на-Амуре на авиабазу в Крымске Краснодарского края. Поставка Су-27СМ была осуществлена в рамках контракта на передачу ВВС России 12 таких истребителей. Соответствующее соглашение было подписано между “Сухим” и министерством обороны России в августе 2009 года.



Как отмечает издание, ранее ВВС России получали модернизированные до версии СМ строевые истребители Су-27. Переданные ВВС четыре истребителя ранее в летной эксплуатации не находились и были собраны Комсомольским-на-Амуре авиационным производственным объединением (КнААПО). Су-27СМ получили новые двигатели АЛ-31Ф-М1, а также обновленные оборудование и комплексы вооружения.

Точная версия новых истребителей пока неизвестна. Осенью 2010 года сообщалось, что на государственные испытания поступил первый модернизированный истребитель Су-27СМ3. Как пишет “Взлет”, не исключено, что четыре истребителя, переданных ВВС России, относятся к новой версии СМ3. В настоящее время на КнААПО проводится подготовка к сдаче заказчику еще восьми истребителей Су-27СМ, которые могут быть приняты на вооружение уже до конца 2011 года.

Ранее сообщалось, что в 2010 году ВВС России получили некоторое число новых истребителей, штурмовиков и вертолетов. В частности, ВВС пополнились четырьмя эскадрильями Су-27СМ, а также штурмовиками Су-25СМ, вертолетами Ми-24ПМ и “Ансат-У”. В конце 2010 года заместитель главкома ВВС России генерал-лейтенант Игорь Садофьев объявил, что до 2020 года военно-воздушные силы получат около двух тысяч самолетов и вертолетов, из которых только 400 единиц будут модернизированными образцами.

“В ближайшей перспективе, в соответствии с государственным оборонным заказом на 2011 год, планируется закупка и поставка в войска самолетов Су-27СМ, Су-30М2, Су-34, Су-35С, Як-130. Для армейской авиации в 2011 году планируется поставка вертолетов Ка-52, Ми-28Н, Ми-8АМТШ, Ка-226 и вертолета “Ансат-У”, – рассказал Садофьев.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

СЕМІНАР

Українська перспектива

17 лютого 2011 року у м. Києві відбувся Міжнародний семінар "Перспективи участі українських вчених у Сьомій Рамковій програмі Європейського Союзу з досліджень та технологічного розвитку".

У ході заходу було розглянуто сучасний стан та можливості для подальшої участі українських вчених у сьомій Рамковій програмі Європейського Союзу (РП-7) за темою "Космос".

Семінар відкрив і привітав учасників заступник голови Державного космічного агентства України (ДКАУ) Сергій Засуха. У роботі семінару від Європейської сторони взяли участь представники Генерального директорату Європейської Комісії з промисловості: керівник підрозділу з космічних досліджень та розвитку Р. Шульте-Брукс, адміністратор підрозділу з космічних досліджень та розвитку Х. Бішоф, адміністратор підрозділу програми GALILEO П. де Смет, представники Європейського космічного агентства К. Берквест, І. Дувакс-Бехон, М. Гуглієлмі, представники Національних контактних пунктів за темою "Космос" РП-7 з Німеччини та Польщі М. Йохоміч та П. Сверчинський, а також експерт європейського проекту JSO-ERA С. Герасимчук.

Р. Шульте-Брукс представив презентацію щодо перспектив розвитку космічної тематики РП-7 та можливостей участі у конкурсах цієї програми українських вчених.

Українську сторону на семінарі представляли учасники від Кабінету Міністрів України, Міністерства закордонних справ, ДКАУ та підприємств космічної галузі, Міністерства транспорту та зв'язку, Міністерства оборони, інститутів НАН України – всього близько 50 учасників.

Українські вчені та дослідники представили свої останні наукові напрацювання та пропозиції щодо співробітництва з європейськими партнерами в рамках наступних конкурсів РП-7.

В рамках окремої секції під головуванням начальника управління спеціальних програм ДКАУ Є. Махоніна та адміністратора підрозділу програми GALILEO Генерального директорату Європейської Комісії з промисловості П. де Смета відбулося обговорення можливостей співробітництва за програмами супутникової навігації EGNOS і GALILEO.

Кабінет Міністрів України схвалив проект угоди

Кабінет Міністрів України Розпорядженням від 16 лютого 2011 р. № 120-р "Про підписання Рамкової угоди між Урядом України та Урядом Перу щодо співробітництва у сфері космічної діяльності" схвалив проект Рамкової угоди між Урядом України та Урядом Перу щодо співробітництва у сфері космічної діяльності.

Зазначену Угоду уповноважено підписати голову Державного космічного агентства України Юрія Алексеєва.

СПІВПРАЦЯ



Супутникова навігація: шляхи співпраці

18 лютого 2011 року в м. Києві акціонерна фінансова компанія "Система" (Україна) і АТ "Лейка Геосистемс" (Швейцарія) підписали меморандум про взаєморозуміння, повідомляє інформагентство "Спейс-Інформ".

Меморандум, який підписали президент ЗАТ "Система" В. Васильєв та президент АТ "Лейка Геосистемс" по регіону Європа, Близький Схід і Африка (ЕМЕА) Андреа Кабручі, передбачає створення спільного підприємства для співпраці у сфері створення і застосування систем супутникової навігації, а також проведення науково-дослідних робіт щодо перспективних систем зближення і стикування космічних об'єктів.

Зокрема, сторони планують створення загальноукраїнської мережі наземних референцних станцій (до 100 станцій) для забезпечення високої точності визначення координат (до одиниць сантиметрів) з використанням сигналів від глобальних навігаційних супутникових систем (ГНСС). Угода передбачає також дистрибуцію в Україні продукції компанії "Лейка Геосистемс" і складання на українських підприємствах навігаційних приладів.

Українське ЗАТ "Система" є основним акціонером київських підприємств ВАТ "НВК "Курс" та ПАТ "ЕЛМІЗ", що спеціалізуються на розробці і виготовленні складної електронної техніки, систем управління та засобів автоматики. Найбільш відомою продукцією цих підприємств є радіотехнічна система "Курс", що застосовується для пошуку, зближення і стикування пілотованих космічних кораблів з Міжнародною космічною станцією.

Компанія "Лейка Геосистемс" – провідна європейська компанія в сфері створення геодезичних приладів і систем високоточного позиціювання з використанням ГНСС. Як повідомив після підписання угоди пан А. Кабручі, в даний час під управлінням "Лейка Геосистемс" в Європі функціонує близько 1300 референцних станцій. Дані від цих станцій застосовуються для вирішення різних завдань: створення та оновлення кадастрових планів і карт, визначення меж земельних ділянок та місця розташування об'єктів нерухомості, промислове та цивільне будівництво, проектні та вишукувальні роботи, прокладання трубопроводів та ліній електропередач, моніторинг зсувів ґрунтів і споруд, високоточна навігація на транспорті.

У СПЛЯЧОМУ РЕЖИМІ

Астрономи вимкнули інфрачервоний телескоп WISE

Астрономи, які займаються місією інфрачервоного телескопа WISE, остаточно вимкнули його. За час своєї роботи телескоп виконав близько 1,8 мільйона знімків астероїдів, комет, далеких галактик і інших "холодних" об'єктів. Вчені перевели телескоп у сплячий режим, проте найближчим часом не збираються знову вмикати його.

WISE (Wide-fieldInfraredSurvey Explorer – телескоп з ширококутною оптикою для вивчення Всесвіту в ІК-діапазоні) був запущений в космос 14 грудня 2009 року. Детектори телескопа за допомогою рідкого водню охолоджувалися до температури 12 кельвінів (мінус 261,15 градуса за Цельсієм). Завдяки цьому телескоп міг "бачити" ті об'єкти, які випромінюють дуже мало тепла (або дуже далекі об'єкти, випромінювання від яких практично повністю "губиться" по дорозі). WISE виконав 1,5 детальних оглядів неба. У вересні 2010 року в орбітальної обсерваторії закінчився рідкий водень, і телескоп почав "теплу" частину своєї місії, що одержала назву NEOWISE. Температура детекторів в ході цієї частини місії становила близько 70 кельвінів (мінус 203,15 градуса за Цельсієм), і телескоп займався спостереженням комет і астероїдів, в тому числі тих, які проходять неподалік від Землі. WISE виявив 19 нових комет, більш ніж 33,5 тисячі астероїдів, а також 120 так званих NEO (NearEarthObjects, або навколоземні об'єкти).



АМБІЦІЇ

Японія відправить гуманоїдного робота в космос в 2013 році

NASA активно просуває ідею використання гуманоїдних роботів в умовах космосу, доказом чому служить проект Robonaut 2. Машина розроблена спільними зусиллями Північноамериканського аерокосмічного агентства і компанії General-Motors і вважається найбільш передовим гуманоїдним роботом виробництва США. Однак Robonaut 2 недовго буде залишатися гордим одинаком. Японське аерокосмічне агентство (JAXA) анонсувало власні плани щодо відправки гуманоїдного робота на МКС в 2013 році. Він стане наступним масштабним проектом японського космічного агентства після благополучного завершення останньої місії JAXA, в рамках якої був успішно запущений і пристикований до станції вантажний модуль.

Не названий поки що робот буде використовуватися для комунікації астронавтів з Землею, включаючи відправку і прийом твітів або фотографій. Також він може виконувати роль автовідповідача, коли астронавти сплять. Однак це не просто примітивний "телефон", для більшого лиску загорнутий в оболонку гуманоїдної машини. Робот також зможе аналізувати особи членів екіпажу МКС, розпізнаючи сліди втоми і стресовий стан, після чого пропонувати відповідні медичні поради, пише 3DNews.

ФОРС-МАЖОР

Пуски "Рокотів" припинені через недостатню надійність

Пуски ракет-носіїв "Рокот" припинені після того, як ракета цього класу не змогла вивести супутник "Гео-ІК-2" на потрібну орбіту. Про це повідомляється в прес-релізі Роскосмосу.

Рішення про тимчасове припинення стартів було винесено після того, як завершила роботу міжвідомча комісія з аналізу причин нештатного пуску. Фахівці дійшли висновку, що вірогідною причиною аварійного пуску супутника був "разовий збій системи управління" розгінного блоку "Бриз-КМ". Старти ракет-носіїв "Рокот" будуть відновлені після того, як фахівці проведуть низку заходів, які повинні забезпечити надійність ракети, пише Lenta.ru.

Одночасно в повідомленні прес-служби Роскосмосу повідомляється, що "в даний час КА взято під управління, зауважень до роботи бортових систем немає. Аналіз можливостей використання системи показав, що льотно-конструкторські випробування можуть бути проведені з використанням КА "Гео-ІК-2" (26 з 29 завдань програми льотних випробувань можуть бути виконані повністю, 3 – частково). Застосування КА за цільовим призначенням можливо, при цьому обсяг і терміни вирішення цільових завдань повинні бути уточнені за результатами льотно-конструкторських випробувань".

ЗАНЕПОКОЄННЯ

Космічний простір потребує регулювання

Пентагон вважає, що США повинні вжити заходів щодо захисту своїх супутників, оскільки навколоземний космічний простір стає все більш "перенаселеним і небезпечним" місцем. "Це – така ж територія, як суша і море, і, як і вони, потребує регулювання", – заявив генерал Кевін Чілтон, який до своєї недавньої відставки очолював Стратегічне командування США.

Виступаючи на семінарі у вашингтонському Центрі стратегічних і міжнародних досліджень, Чілтон наголосив на необхідності підтримки безперебійної роботи об'єктів космічного базування, включаючи апарати глобального позиціонування, ракетного оповіщення і зв'язку з пілотованими і безпілотними літаками.

"Ми повинні бути впевнені, що зможемо і далі користуватися космосом для впевненої навігації, оперативної комунікації, чіткого бачення поля бою і у стримуванні військових намірів", – підбив підсумки дискусії заступник міністра оборони Вільям Лінн.

Він повідомив, що військове відомство США готує проект міжнародного договору, покликаного регулювати функції приблизно 22 тис. космічних об'єктів, що знаходяться зараз на навколоземних орбітах, включаючи близько 1.100 активних супутників. Проект буде винесений на загальне обговорення, в якому зможуть взяти участь не тільки фахівці та працівники державних структур, а й усі бажаючі. Як підкреслили учасники семінару, правила прийнятної поведінки в космосі можуть бути сформульовані лише в рамках глобального партнерства, передає "Голос Америки".

Space Inform

Подготовлено по материалам информационно-аналитического центра "СПЕЙС-ІНФОРМ"

www.space.com.ua

Третього березня 1916 року народився льотчик-випробувач Валентин Костянтинович Коккінакі.

Віддав життя у випробному польоті



Народився В.Коккінакі в місті Новоросійськ нині Краснодарського краю в сім'ї портового вагаря. У 1934 році закінчив ФЗУ. В армії з грудня 1936 року. За прикладом старших братів (Володимир і Костянтин – відомі льотчики-випробувачі, Олександр – військовий льотчик, загинув у бою під час Великої Вітчизняної війни, Павло – авіаційний інженер) Валентин пішов в авіацію. У 1938 році він закінчив Сталінградську ВАШЛ. Служив у стройових частинах ВПС.

Валентин Коккінакі, учасник Великої Вітчизняної війни: у червні 1941 року-вересні 1942-го – командир ланки, командир авіаескадрильї 66-го штурмового авіаційного полку (Західний і Калінінський фронти). З листопада 1942-го по лютий 1950-го Коккінакі – льотчик-випробувач авіаційного заводу №30 (м.Москва); випробовував серійні Іл-2 і Іл-12. З лютого 1950 року – в запасі.

З 1951 року Валентин Костянтинович працював льотчиком-випробувачем авіазаводу №23 (м. Москва); випробовував серійні Ту-4 і М-4.

Загинув відомий льотчик 25 серпня 1955 року при виконанні випробного польоту. Він виконував обов'язки другого пілота в екіпажі командира корабля І.Проніна при льотних випробуваннях турбореактивного стратегічного важкого бомбардувальника М-4 розробки ОКБ-23 авіаконструктора В.М'ясищева. На зльоті, пробігши близько 1500 метрів, серійний літак № 1417 відірвався від землі з невеликим, але прогресуючим правим креном. На висоті 30 метрів при куті нахилу 60-80 градусів літак ковзнув на крило і, вдарившись об землю, загорівся. Загинув весь екіпаж з семи осіб. Причина катастрофи, викликана помилкою в пілотуванні, полягала в порушенні поперечної керованості літака внаслідок його виведення на критичний кут атаки при здиблюванні.



Це була друга катастрофа нового швидкісного важкого бомбардувальника і перша, пов'язана з особливостями його зльоту. Справа в тому, що на гігантському, як на той час, літаку вперше в СРСР були застосовані як безповоротна бустерна система управління, так і так звана велосипедна схема шасі (до цього вона застосовувалася тільки на легких машинах авіаконструкторів О.Яковлєва і С.Алєксєєва). На жаль, згодом при зльоті було втрачено ще кілька екземплярів М-4, екіпажі яких загинули. Це гостро пережилося в дальнебомбардувальній авіації і на перших порах викликало необґрунтовану недовіру до цього літака. Але з освоєнням особливостей пілотування важкого літака з незворотною бустерною системою управління і велосипедним шасі вона була подолана. Тривала експлуатація літаків М-4 і модернізованого варіанта – 3М на Далекому Сході довела їх високу надійність, літаки ніяких аварій не зазнавали.

"Робоча конячка" ВТА



Шостого березня 1981 року здійснив перший політ модифікований військово-транспортний літак зі збільшеною дальністю польоту і вантажопідйомністю Іл-76МД. Машину пілотував екіпаж Е.Кузнецова.

Іл-76МД призначений для викидання повітряного десанту, перевезення військ, бойової техніки (у тому числі середніх танків), доставки військам термінових вантажів, а також транспортування поранених і хворих. При установці недорогого спеціального обладнання може використовуватися для гасіння сильних пожеж. Першу машину створили 1981 року (перший політ відбувся 6 березня 1981 р.) на базі Іл-76М, а з червня 1984-го Іл-76МД почав надходити на озброєння. Іл-76МД – літак автономної експлуатації. Протягом двох місяців він здатний виконувати завдання далеко від рідного аеродрому і обслуговуватися тільки силами екіпажу. Силова установка, всі системи, обладнання та озброєння повністю збережені, і лише в конструкцію планера введені конструктивні зміни, пов'язані зі збільшенням ресурсу і злітної маси. При експлуатації з бетонованих ВПП першого класу злітна вага літака зросла з 170 до 190 т, в основному за рахунок заправлення пального і дещо – за рахунок збільшення ваги конструкції. Це дозволило підвищити дальність польоту літака Іл-76МД з максимальним транспортним навантаженням на 40%. Візок шасі, на відміну від Іл-76М, розташований не вздовж, а поперек, що підвищує злітно-посадкові характеристики при використанні ґрунтових аеродромів. Для запобігання потрапляння бруду ніша шасі під час зльоту та посадки закрита. На Іл-76МД застосовані унікальні трищілинні закрилки.

Іл-76МД оснащений засобами індивідуального та вогневого захисту, до складу яких входять: станція попередження про опромінення, станція для створення радіоперешкод, інфрачервоні патрони, автомат викиду дипольних відбивачів і дві авіаційні гармати калібру 23 мм з радіолокаційною прицільною станцією (для відбиття атак з задньої півсфери). Під крилом можуть встановлюватися підвіски для чотирьох 250-кілограмових авіабомб або радіомаяки на знімних пілонах.



За транспортними можливостями Іл-76МД перевершує Іл-76М в 1,2 раза, а перед своїм закордонним аналогом С-141 має переваги в експлуатації літака з вкорочених і ґрунтових аеродромів, в можливості тривалої автономної експлуатації. Крім того, оснащеність озброєнням Іл-76МД, притаманна йому висока механізація вантажно-розвантажувальних робіт і велика допустима вага вантажу до 48 т (С-141 – 36 т) значно перевищують можливості порівняно з С-141.

Іл-76МД застосовувалися в ході бойових дій в Афганістані, де в бойовій обстановці він неодноразово підтверджував свої високі льотні характеристики і надійність. Відомий випадок, коли на висоті 7,5 тис. м в літак влучила ракета і вирвала з фюзеляжу шматок обшивки розміром 2,5х2 м. З цим пошкодженням машина пройшла ще понад 200 км і здійснила успішну посадку.

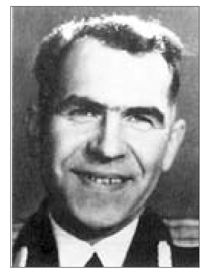
Іл-76МД знаходяться на озброєнні Повітряних Сил ЗС України. У 2009 і 2010 роках під час проведення операцій "Козаки на кризі" і "Північний сокіл" українськими пілотами з Мелітополя на чолі з заступником начальника авіації Командування Повітряних Сил ЗС України полковником Олександром Кулібабою на військово-транспортному літаку Іл-76МД із авіабази ВПС США "Туле" на датську полярну станцію "Норд" на острові Гренландія перевозились пальне й інші вантажі.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

28 лютого – 6 березня

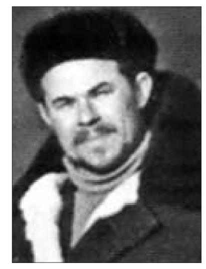


28 лютого 1882 р. *народився піонер української авіації, авіаконструктор і льотчик В.М.Хіоні.*



28 лютого 1916 р. *народився льотчик-випробувач В.Г.Іванов. Провідний пілот із випробувань МіГ-19.*

28 лютого 1928 р. *народився льотчик-випробувач ДКБ О.К.Антонова О.В.Ковальов.*





28 лютого 1943 р. *здійснив перший політ винищувач Як-1М (в серії – Як-3), П.Я.Федрові.*

28 лютого 1949 р. *народився заслужений машинобудівник України, Генеральний директор Національного космічного агентства України (до 2005 р.) О.О.Негода.*



29 лютого 1932 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР Ю.І.Юмашев. 1959 р. як 2-ий пілот встановив 7 світових рекордів швидкості польоту на М-4. Загинув 19 вересня 1977 р. при виконанні випробного польоту на Су-24.*



29 лютого 1952 р. *народився військовий льотчик, заступник командувача ПС ЗС України з авіації – начальник авіації (2004-2006) Ю.М.Синенко.*



29 лютого 1992 р. *створено Національне космічне агентство України (НКАУ).*

1 березня 1912 р. *народився конструктор ракетно-космічної техніки, соратник В.П.Корольова Б.Є.Черток.*



1 березня 1921 р. *розпочала роботу "Лабораторія з розробки винаходів М.І.Тихомирова" – перша радянська організація з розробки ракетних двигунів і ракет.*



1 березня 1944 р. *народився військовий льотчик, начальник штабу ВПС ЗС України (1995-1998), старший науковий співробітник науково-дослідного відділу ЦОТД В.Я.Ляшенко.*

1 березня 1951 р. *народився головний штурман ПС ЗС України (2004-2009), науковий співробітник науково-методичного відділу ЦОТД С.П.Сафронов.*



4 березня 1932 р. *створена морська дослідна станція НДІ ВПС у м. Севастополь, зараз ДНВЦ ВС ЗС України (м. Феодосія).*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ



1 березня 1953 р. *народився директор ДП МО України "Луганський АРЗ" О.І.Мостовий.*



4 березня 1961 р. *здійснено перше у світі перехоплення балістичної ракети протиракетною системою (полігонний комплекс ПРО "А", створений під керівництвом Г.В.Косунька, і протиракета В-1000 П.Д.Грушина).*



5 березня 1914 р. *народився керівник НВО "Хартрон", головний конструктор ракетних комплексів (1960-1986), двічі Герой Соціалістичної Праці В.Г.Сергєєв.*



5 березня 1958 р. *здійснив перший політ надзвуковий бомбардувальник Як-28, В.М.Волков.*

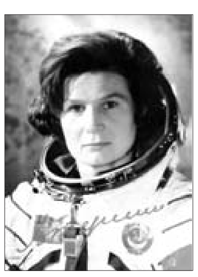


6 березня 1901 р. *народився вчений у галузі динаміки польоту В.С.Пишнов.*



6 березня 1913 р. *народився льотчик-винищувач, маршал авіації, тричі Герой Радянського Союзу О.І.Покришкін.*

6 березня 1915 р. *здійснено перший груповий бомбовий удар в історії бомбардувальної авіації на літаках "Ілля Муромець", екіпажі штабс-капітанів Г.Горшкова та І.Бродовича.*



6 березня 1937 р. *народилася перша в світі жінка-космонавт В.В.Терешкова.*



6 березня 1940 р. *народився заступник Міністра оборони України з тилу – начальник Тилу Збройних Сил України (1993-2000) Г.М.Михайліченко.*



6 березня 1964 р. *здійснив перший політ висотний розвідник Е-155 (в серії – МіГ-25Р), О.В.Федотов.*

В списках вечірньої повірки багатьох військових частин Повітряних Сил ЗС України є військовослужбовці, котрі не стають у військовий стрій, не заступають в наряд, не несуть бойове чергування. Герої Великої Вітчизняної завжди незримо присутні в рядах захисників Вітчизни.

"Крила України" розпочинають серію матеріалів про військовослужбовців, навічно зарахованих в списки військових частин.

Герої в строю

гвардійська "Севастопольсько-Феодосійська" зенітна ракетна частина

...Остання передвоєнна субота 21 червня 1941 року була для Севастополя незвичайною. Щойно закінчились флотські навчання, кораблі, підводні човни, катери повернулись на свої бази, літаки – до ангарів. А зенітні артилерійські батареї полку, яким на той час командував підполковник В.П.Горський, зайняли облаштовані позиції.

Вночі несподівано з дивізіонного КП надійшла команда – "оперативна готовність №2". Зенітники за сигналом "Бойова тривога" прибули на вогневі позиції.

Близько третьої години ночі радіолокаційні станції піймали повітряну ціль. Спалахнули прожектори, вихопивши із темряви один літак, другий... Прогриміли залпи гармат 2-го дивізіону капітана Хижняка. Батарея під командуванням старшого лейтенанта Зернова о 4.32 ранку відкрила бойовий рахунок полку.

...Фашисти, наступаючи на місто, прагнули будь-що захопити станцію Мекензієви Гори та Сахарну балку. Це означало, що німцям вже ніяк не минути висоти 60.0, де стояла 365-а батарея.

Головну силу батареї складав її колектив – згуртований, дружний, відважний, який очолював капітан М.Воробйов, випускник Севастопольського училища зенітної артилерії.

Напередодні третього наступу фашистів на Севастополь старшого лейтенанта Івана Семеновича П'янзіна призначили командиром 365-ї батареї замість вибулого через поранення капітана М.Воробйова. З ім'ям І.П'янзіна пов'язана одна з безсмертних сторінок бойової історії легендарної 365-ї батареї.

...Земля дрижала від безперервних вибухів. Їдкий дим повз по вигорілій землі. Важко було уявити, що на цьому шматочку землі знаходяться люди. Але це було так. Висота 60.0, що її боронили воїни-зенітники на чолі з старшим лейтенантом П'янзіним, була дуже важливою ланкою оборони Севастополя з півночі. На німецьких мапах її маркували як "котел смерті", "пекло", "заворожена".

13 червня 1942 року в передранковому тумані повзуть на батарею німецькі танки. Їх дванадцять. Бійців на батареї залишилося теж дванадцять. Іван П'янзін бере в руки протитанкову рушницю. Постріл... Головний танк зупиняється. Бійці, котрі залягли обіруч командира, повзуть назустріч броньованим чудовиськам. Коротка сутичка сам на сам – і ще два танки зі скреготінням закружляли на місці. В другій гарматній обслузі залишився один командир гармати – Стрельцов. Він, хоча й поранений, не помічаючи цього, працює за всі номери обслуги. Спокійно наводить гармату і першим пострілом вражає ціль. Дві інші гармати батареї на той час вже розбиті, снарядів не залишилося зовсім. Фашисти зовсім близько, за кілька метрів їх сіро-зелені фігури. П'янзін стріляє з пістолета, рядові Липовенко і Черненко йдуть в рукопашну бійку. В цьому бою рядовий Петро Липовенко тільки в багнетній сутичці знищив 15 гітлерівців, стільки ж їх полягло від вогню його гвинтівки.



Старший лейтенант П'янзін Іван Семенович народився 5 березня 1919 року в Челябінській області. У 1937 році закінчив сільськогосподарський технікум, працював агрономом. З осені 1938 року – курсант Севастопольського училища зенітної артилерії.



Рядовий Липовенко Петро Миколайович народився в 1922 році в м.Ворошиловськ Ворошиловоградської області. В 1938 році закінчив школу ФЗН та працював слюсарем на заводі. В 1941 році був призваний до лав Червоної Армії та направлений до частини.

Все менше чути постріли наших бійців. Ось вони і зовсім змовкли. Фашисти на позиції батареї. Битись нічим. В живих залишилося кілька бійців. А німців – близько двох батальйонів. Старший лейтенант І. П'янзін приймає рішення. До ефіру надходять останні слова командира: "Відбиватися нічим. Майже весь особовий склад загинув. Відкривайте вогонь по нашій батареї і КП. Тут багато фашистів... Прощавайте, товариші! Здобувайте перемогу без нас!..."

13 червня на невеличкій висотці неподалік Севастополя смерть билася з безсмертям. І перемога лишилася за безсмертям. За вічною пам'яттю...

Указом Президії Верховної Ради СРСР від 24 липня 1942 року за зразкове виконання бойових завдань командування на фронті боротьби з німецькими загарбниками і проявлені при цьому відвагу і героїзм старшому лейтенанту Івану П'янзіну та рядовому Петру Липовенку присвоєно звання Героя Радянського Союзу посмертно. Вони навічно зараховані в списки частини.

Чимало пам'ятних подій було у зенітників на кривавих фронтових полях. В самому розпалі боїв, 18 червня 1943 року, полку було вручено гвардійський прапор. Цей день відтоді святкується як День частини.

22 серпня 1944 року наказом Верховного Головнокомандувача частині було присвоєно почесне найменування "Севастопольська".

На початку 1945 року полк повернувся на севастопольську землю, де охороняв аеродром поблизу м. Саки та виконував завдання із захисту повітряного простору під час проведення Ялтинської конференції Глав трьох союзних держав, яка відбулася у Лівадійському палаці. Жодний ворожий літак не дістав зони відповідальності частини.

Під час війни полк завдав величезних втрат фашистам. Бойовий рахунок частини складає: 171 ворожий літак, більш ніж 5 полків піхоти, 84 танки та 11 бронемашин, 164 автомашини, 15 мінометних та 38 артилерійських батарей, багато іншої техніки та озброєння ворога. Сотні воїнів були нагороджені бойовими нагородами.

18 червня 1997 року частині, одній з перших у Збройних Силах України, вручено Бойовий Прапор нового зразка. Присутній на святкуванні ювілею бригади заступник Міністра оборони України – Головнокомандувач Військ Протиповітряної оборони України генерал-полковник О. Стеценко особисто вручив гвардійський Бойовий Прапор та зачитав Указ Президента України від 10 червня 1997 року №517/97 про присвоєння бригаді почесного найменування "Феодосійська".

Згідно із Указом Президента України з 10 червня 1997 року "...враховуючи бойові заслуги, мужність та високий професіоналізм особового складу під час виконання бойових завдань в мирний час, вагомий внесок у створення навчального центру бойового застосування техніки ЗРВ Військ Протиповітряної оборони України..." частина стала йменуватися як Гвардійська "Севастопольсько-Феодосійська" зенітна ракетна бригада Військ Протиповітряної оборони України.

Создание штурманской службы

Двадцать восьмого февраля 1933 года введена должность флагштурмана ВВС СССР, на которую назначили Бориса Васильевича Стерлигова. Эта дата стала официальным Днём создания штурманской службы.



В 20-е годы большой вклад в развитие штурманской службы внес именно Стерлигов. Под его руководством в центральной аэронавигационной станции работали такие талантливые ученые и инженеры, как Г.Коренев, Г.Френкель, А.Волохов, Л.Сергеев. Ими были разработаны первые барометрические измерители высоты и скорости, солнечный указатель курса. В 1926 году были созданы навигационный визир АНБ №1, для бомбометания, и усовершенствованный ветрочет Журавченко. Все это позволило приступить к единой методике самолетовождения по компасу.

В течение 1926-1927 годов под руководством Б.Стерлигова и при его личном участии в полетах разрабатывалась методика выполнения полетов по компасу вначале днем, а затем ночью. Штурманское дело развивалось очень быстро, что позволило за короткое время четко сформулировать полный круг вопросов, очертивших обязанности аэронавигаторов уже как специалистов летного дела. Развернулась дискуссия о роли и месте в летном деле летчика-наблюдателя и штурмана. Обсуждение мнений специалистов позволило всем убедиться в настоятельной необходимости иметь на борту самолета штурмана как специалиста в отличие от летчика-наблюдателя, умеющего вести самолетовождение вне видимости земной поверхности.

В 1930 году под руководством Бориса Стерлигова были изданы первые "Руководство по воздушной навигации" и "Наставление по аэронавигационной службе (НАНС-30)". В них впервые был официально употреблен и узаконен термин "штурман".

Двадцать третьего февраля 1930 года Стерлигов обратился к начальнику ВВС РККА с предложениями по организации специальной службы. Результатом был приказ по ВВС, установивший организацию аэронавигационной, аэрофотосъемочной, метеорологической служб. Начальники соответствующих отделов объявлялись начальниками служб, в результате Борис Васильевич был назначен начальником аэронавигационной службы ВВС. В 1932 году под его руководством было введено новое НАНС-32 и принято решение о переименовании должностей летчиков наблюдателей в должности штурманов (самолета, звена, отряда, эскадрильи, бригады, округа и ВВС). В связи с этим начальником ВВС Я.Алкснисом в штабе Главвоздухофлота была введена должность флагштурмана ВВС. 28 февраля 1933 года первым на должность флагштурмана ВВС был назначен Б.Стерлигов, что и стало точкой отсчета начала полнофункциональной деятельности и дальнейшего развития штурманской службы.

Підготувала Вероніка Дернова.

Якщо всі знайомі мисливці з тих чи інших причин відмовилися іти з вами на полювання, єдиний, хто завжди буде радий скласти вам компанію, – ваш чотириногий друг, ваш мисливський собака. Він допоможе вислідити здобич, зігнати дичину з лежанки, наздогнати підранка ...а на привалі – складе компанію за обідом і навіть перехилить з вами чарку червоного вина. Але пам'ятайте, що спиртним на полюванні ні вам, ні вашому собаці зловживати не можна. Якщо ж у вас ще немає такого друга, декілька рекомендацій при його виборі.

Обираємо чотириногого друга на полювання



І дійсно, справжню насолоду від полювання дає участь в ньому мисливського собаки з відповідним вишколом – вірного чотириногого друга не лише в угіддях, а й в щоденному побуті. Ця гармонія досягається лише з собакою породистим, або, як часто кажуть, чистокровним. Цей термін вживається ще з тих часів, коли вважали, що спадкові ознаки передаються через кров, а не через гени, як це було встановлено вже на початку двадцятого століття. За традицією, давній термін "чистокровний пес" побутує й понині. Чистокровним вважається собака, який протягом чотирьох поколінь має предків цієї ж породи, що зафіксовано у відповідних документах-родоводах.

Вибір породи – це справа смаку й уподобань мисливця, але є критерій, якого слід дотримуватися, відповівши на питання, на яку дичину, в основному, збирається полювати мисливець. Якщо на літньо-осіннє полювання по "перу" – підійдуть лягаві, як континентальні, так і острівні, спанієлі. Якщо мисливець надає перевагу "пухові", треба брати гончака; на лисицю – норчака (фокстер'єра, вельштер'єра, ягдтер'єра, таксу). Для полювання на звіра (кабана, лося, куницю) – лайку. Після визначення з породою постає питання статі. Значна частина мисливців надає перевагу псам, щоб не возитись з щенятами і мати собаку, завжди готового до виходу на полювання. Не менш значна частина не любить псів через їх схильність до бійок, намагання чкурнути на кілька днів з дому у пошуках "подруги". Пес вимагає більше часу для прогулянки, і при цьому на кожному розі залишає свої "мітки". Суки за характером м'якші, легше піддаються дресируванню.

Щоб придбати породисте щеня, треба звернутись до місцевої федерації мисливського собаківництва. Там є банк даних про цуценят всіх мисливських і немисливських порід. Щеня краще брати з невеликого приплоду (3-6 голів), в якому всі малюки однотипні за складом, розміром і мастю. Кращими вважаються щенята грудневих і січневих пометів, у яких початковий період вирощування припадає на весняні і літні місяці. Відлучені від матері у січні-березні, вони у другій половині квітня можуть утримуватись на відкритому повітрі.

У здорового щеняти шерсть гладенька, блискуча. Воно твердо стоїть на ногах, впевнене в рухах, грайливе. При огляді треба звернути увагу на прикус (правильне зімкнення зубів щеняти), колір мочки носа, яка в більшості собак має бути чорною або в тон основної масті. Очі повинні бути ясними, однакового, бажано темного кольору, з нормальними без завороту повіками також темного кольору.

Брати щеня від матері краще вранці у вільний від роботи день. Протягом дня малюк встигне звикнути до самотності, до нової обстановки і не буде турбувати вночі жалібним скиглінням. Звикнути до нового місця допомагає ганчірка з підстилки матері, яка зберегла запах материнського гнізда. Материнське тепло замінить грілка з теплою водою, покладена звечора під підстилку-ганчірку.

Перед тим, як принести щеня додому, треба поцікавитись у господаря, яку їжу і через які інтервали він її отримував, щоб різко не порушити його раціон і режим харчування. Також треба поцікавитись у господаря, чи пройшло щеня дегельмінтизацію. Щеня заражається глистами в утробі матері. Щенячі глисти не становлять небезпеки для людей, але завдають великої шкоди самому щеняті, знесилюючи його.

Не можна брати щеня за шкірку або за передні лапи. Можливий вивих або розтягнення сухожиль, бо м'язи і сухожилля у нього ще слабкі. Брати щеня треба одночасно обома руками, підтримуючи під груди і сідницю. З першого дня не дозволяйте щеняті того, що не буде дозволено дорослому собаці – залазити на диван чи ліжко, ставати на задні лапи, спираючись передніми на ноги людини, канючити їжу біля столу тощо.

Найбільш поширене інфекційне захворювання собак – чума. Збудник чуми – вірус, нешкідливий для людей. Особливо вразливі до захворювання чумою щенята від 3 до 10-12 місяців, але вірус може вражати й дорослих собак, особливо слабких, недостатньо вгодованих. Захворювання закінчується смертю або тяжкими ускладненнями – паралічем кінцівок. Щоб попередити зараження чумою, треба робити профілактичні щеплення. Перше – в 3-3,5-місячному віці (вакцину вводять у половинній дозі), другу – в 10-12-місячному віці і далі щорічно, через місяць після проведення обов'язкового для всіх собак профілактичного щеплення проти сказу. Не менш важливо уникати контактів щеняти з бродячими й бездомними собаками.

Завівши собаку, треба потурбуватися про предмети догляду за ним: миску вмістом 1,5-2 5 л, відро або тазик для миття ніг, гребінку для вичісування шерсті, нашийник з прикріпленим реєстраційним жетоном товариства мисливців КСУ, поводок для прогулянок з карабіном, свисток для подачі команд, намордник.

Щеняті відводять постійне місце в сухій, не дуже затіненій частині кімнати або в передпокої, але не біля батарей опалювання, кватирок і вхідних дверей. Тобто там, де немає протягів. На місце кладуть матрацик, килимок або краще – дерев'яну раму, обтягнуту брезентом. Висота рами 10-15 см.

У перші години і дні після народження ніякого догляду щенята не потребують. Його повністю інстинктивно здійснює сама сука. Догляд за щенятами при їхньому народженні з боку власника потрібен лише в тому разі, якщо у суки відсутній материнський інстинкт або вона загинула.

На другий день після щеніння роблять вибір щенят. Сука, яка народжує вперше, здатна прогодувати не більше 4-5 цуценят, а старша — 6-7. Отже, враховуючи породну цінність одержаного приплоду і фізичні можливості суки, під нею залишають до 9 найбільш типових і розвинених щенят, решту відбраковують, особливо тих, що мають нестандартну масть, дуже малих чи слабких. З великих приплодів під матір'ю залишають щенят, які схожі на кращого з батьків за породними і польовими якостями, з міцними кінцівками і розвиненими лапами (у гончих і лягавих — з довгими і широкими вухами), активною поведінкою і добрим апетитом.

У перші тижні життя цуценят господарю треба лише міняти при потребі підстилку. Сука щенят вилизує, підтримує необхідну чистоту як цуценят, так і гнізда.

Щенята народжуються сліпими, беззубими, із закритими слуховими отворами, одягненими у пухнасту шерстку. На 10-14 день вони починають відкривати очі, у них з'являється слух. До цього цуценята орієнтуються тільки за допомогою відчуття і нюху. На початку четвертого тижня у них з'являються молочні ікла. До місячного віку прорізаються молочні різці, а двомісячного – молочні псевдокорінні зуби. Пізніша поява молочних зубів свідчить про відставання у нормальному розвитку щеняти.

Якщо на задніх лапах будуть виявлені п'яті пальці, то їх на 4-5 день після народження слід видалити ножицями, оскільки вони в майбутньому заважатимуть вільному рухові собаки, особливо по снігу. У цуценят інколи виростають довгі кігті, їх треба вкорочувати.

У цей час у щенят континентальних лягавих, спанієлів і тер'єрів згідно зі стандартом купірують (вкорочують) хвости.

Якщо у цуценяти з'явилися воші, то необхідно змастити олією місця за вухами, на шиї, грудях, у паху задніх та передніх лап. Через 2-3 дні його треба вимити простим господарським милом.

Для нормального розвитку щенят сука повинна годувати їх до двох місяців, однак виділення молока у неї починає зменшуватися раніше.

Як правило, рекомендується тримати щенят під сукою не менше 30 і не більше 45 днів. Раніше відлучати не слід — це погано відбивається на їхньому розвиткові. Ситі щенята перші дні постійно сплять, а голодні – пищать і повзають. Починати підгодовувати їх треба з двотижневого віку. Для підгодівлі використовують коров'яче або козяче молоко, у яке, щоб наблизити до собачого, додають курячі яйця (одне на 200-300 мл молока).

Доки щенята повзають, їх годують рідкою їжею; перші спроби ставати на лапи і ходити вказують на необхідність переходу на піврідку їжу. І вже на четвертому тижні життя їм можна давати по 20-30 г нежирної яловичини, краще м'ясного фаршу. З 5-6 тижня м'ясо дають двічі на день по 30-50 г, а крім цього до раціону входить сире підігріте молоко, вівсяний суп. Корисно з м'ясом давати сиру натерту моркву. З дев'ятого тижня можна давати кістки, краще телячі.

З самого народження щеняти треба набратись терпіння і своєчасно прибирати за ним. При правильному вихованні щеня швидко привчається до охайності і терпітиме, доки його не виведуть у двір. Щенят слід тримати побільше на повітрі у дворі чи саду.

Для цуценяти слід вибирати коротку, звучну кличку і привчати до неї свого вихованця. Вже через 3-4 дні цуценя звикає до неї і відповідно реагує. Для закріплення треба, називаючи його іменем (зауважимо, що людські імена собакам не дають), одночасно давати ласощі і пестити його.

Наступна команда, до якої привчають щеня, – "Місце". Візьміть його на руки і віднесіть на місце (килимок чи підстилку) погладьте і повторіть команду "Місце"! Як правило, щеня намагатиметься встати і побігти. У таких випадках треба, утримуючи щеня на килимку, повторити команду і, як тільки воно заспокоїться, погладити і похвалити його: "добре", "молодець!" Відпустіть щеня, а через 5-6 хв. повторіть вправу. Протягом дня відпрацьовуйте команду "Місце" 3-4 рази, пов'язуючи її початок з діями щеняти, які заважають вам працювати. Поступово щеня звикне до команди і буде йти до свого місця відпочинку і залишатись там. Після засвоєння цих двох команд їх поєднують. Спочатку називають кличку, і коли щеня зверне увагу на неї, подають команду "Місце" і стежать за її виконанням.

Треба уникати брати щеня на руки, класти на диван, крісло і т. п. Можна дозволити йому лежати біля ваших ніг, коли ви працюєте чи сидите в кріслі. Після комплексного засвоєння цих команд починають привчати до команди "До мене". Для закріплення цієї команди треба виявити терпіння, впертість і витримку. Безвідмовне виконання команди досягається тоді, коли вона асоціюється у щеняти з приємними відчуттями. Починати треба з процесу годування. Перед тим, як дати щеняті їсти, подавайте команду "До мене", а коли підбіжить, похваліть його і дайте корм. Через 3-5 днів таких занять починайте відпрацьовувати цю команду на вулиці. Під час прогулянки періодично називайте кличку щеняти і, коли воно зреагує на неї, подавайте команду "До мене". Якщо щеня підбігло, похваліть його і дайте ласощі (шматочок м'яса, печиво, сухарик). Якщо не реагує на кличку і команду "До мене", повторіть кличку і команду голосніше і суворіше, покажіть у руці ласощі. Якщо й це не подіє, або щеня буде рухатись до вас дуже повільно, то, назвавши кличку і команду "До мене", відбіжіть від нього і присядьте. Такі дії викличуть у щеняти зацікавленість, і воно підбіжить до вас. Негайно дайте йому ласощі і похваліть. Обов'язково домагайтеся, щоб воно за командою "До мене" підбігало негайно і енергійно, де б не було в цей час – далеко чи близько від вас.

Щеня для нормального розвитку потребує руху. Тому на прогулянки його спочатку слід виводити в тихі місця, де б не було різних подразнювачів (транспортних засобів, незнайомих людей чи тварин). Давайте йому можливість побігати з вами, погратись у м'яча, але не забувайте закріплювати команду "До мене".

Щенят у віці від 2 до 3 місяців, крім вищезазначених команд, привчають до команди "Сидіти", "Лежати", "Фу", до нашийника і повідка. Команду "Сидіти" треба починати так: покликати щеня до себе так, щоб воно стояло біля лівої ноги і показати йому з правої руки ласощі. Дати команду "Сидіти" і підняти руку з ласощами над його головою вгору і трохи назад. Намагаючись дістати ласощі, щеня задере голову вгору і сяде. Після того, як воно сяде, повторіть команду і дайте ласощі. Потім після невеликої перерви повторіть вправу 2-3 рази.

Через 3-5 днів приступайте до закріплення команди "Сидіти" під час прогулянки.

Щоб навчити щеня лягати, треба показати йому ласощі в правій руці і за командою "Лежати" простягнути руку з ласощами вперед і вниз. Намагаючись дістати ласощі, воно ляже. Як тільки щеня це зробить, дайте йому ласощі і похваліть. Після невеликої перерви повторіть вправу двічі-тричі. Знову, як і в попередніх випадках, через 3-5 днів закріплюють команду під час прогулянки. Після закріплення цих команд приступають до засвоєння їх у комплексі.

Одним з важливих елементів дресирування є привчання щеняти негайно припиняти небажані дії за командою "Фу". Наприклад, щеня хоче залізти на ліжко чи крісло або взяти в зуби взуття, погнатись за котом тощо. Негайно слід суворим голосом подати команду "Фу" і добитись її виконання. Якщо щеня проігнорує наказ, його треба злегка ляснути по спині тонким прутиком. Якщо щеня буде в нашийнику з повідком, треба злегка смикнути за нього. Бити повідком щеня категорично заборонено.

З щенятами від 3-х до 4-х місяців, крім закріплення попередніх команд, вводяться нові: "Поряд", "Гуляй", "Покажи зуби", "Апорт".

Сторінку підготував Сергій Фурдик.

Кубок “Крила України” змінив вінницьку прописку на житомирську

23 лютого у Вінниці відбулося урочисте закриття VI-ї Відкритої першості Повітряних Сил ЗС України з футзалу на Кубок газети “Крила України” і призи Вінницької спортивної громадської організації “Обласна федерація футболу” з нагоди Дня захисника Вітчизни.



Зліва направо: І.Гатауллін, М.Прозоровський, В.Дзюба, М.Поплавський, О.Сурін.

Змагання проходили протягом трьох днів у спортивному комплексі Командування Повітряних Сил ЗС України. Участь у Відкритому чемпіонаті брали вісім команд з Києва, Харкова, Житомира і Вінниці.

Перед урочистим парадом закриття змагань відбулися матчі за 7-ме, 5-те місця, бронзу першості та чемпіонський поєдинок. Варто зазначити, що 2006 року перемогу у змаганнях здобула команда офіцерів редакції “Крила України”. У 2007 і 2008 роках Кубок здобули курсанти Харківського університету Повітряних Сил. 2009 і 2010 років ним володіли гравці спортивного товариства “Динамо” з Вінниці.

Цьогоріч у фіналі першості зустрілися чинні володарі Кубка – “Динамівці” з військовослужбовцями п’ятого Об’єднаного центру електрогазового та автомобільного забезпечення Повітряних Сил Збройних Сил України з Житомира. Перші у півфінальному поєдинку здолали опір команди ХУПС з рахунком 2:1. А житомиряни впевнено – 6:1 обійшли команду допризовної молоді зі “Спартака”.



Фінал був очікувано напруженим. Два тайми по 20 хвилин не виявили переможця, основний час закінчився з рахунком 1:1. За регламентом змагань доля Кубка вирішувалась у серії післяматчевих пенальті. У підсумку, з рахунком 4:3 перемогу здобули житомиряни. Отож, Кубок “Крила України” змінив вінницьку прописку на житомирську і після дворічного перебування у вінницьких міліціонерів нарешті повернувся до військовослужбовців Збройних Сил України.



У матчі за третє місце боролись юнаки спортивного товариства “Спартак” та курсанти Харківського університету Повітряних Сил. Бронзу турніру вибороли харків’яни з рахунком 6:0.

Усі ігри проходили під опікою головного судді змагань, заступника голови Вінницької спортивної громадської організації “Обласна федерація футболу” судді національної категорії Михайла Прозоровського. Організатори і представники команд, підсумовуючи хід турніру, одностайно зійшлися в одному – рівень змагань і майстерність команд з року в рік зростає.

– Цього разу було багато цікавих і захоплюючих матчів, – зазначив Головний редактор “Крила України” Микола Поплавський. – Принциповість і безкомпромісність у поєднанні зі спортивною повагою суперників один до одного додають окраси будь-яким стартам. Вирішальні матчі за вихід до фіналу – пряме тому підтвердження. Не менш яскравими були поєдинки, які нічого не вирішували у турнірному становищі. Приклад тому – чудова, на думку організаторів, ера команди НУОУ зі збірною Командування ПС, яка завершилась результативною нічиєю 6:6.

Під час урочистого параду з нагоди закриття змагань головний штурман повітряних Сил ЗС України генерал-майор Сергій Кушнір, заступник голови Вінницької спортивної громадської організації “Обласна федерація футболу” Михайло Прозоровський, головний редактор газети “Крила України” Микола Поплавський та начальник групи фізичної підготовки і спорту Командування Повітряних Сил ЗС України полковник Володимир Білуха нагородили трьох кращих гравців турніру – голкіпера Юрія Кравцова зі “Спартака”, нападника Сергія Литвиновського зі збірної Житомирського гарнізону і бомбардира першості Євгена Малахова з Національного університету оборони України пам’ятними призами. Крім того, вісім кращих гравців, по одному з кожної команди, отримали від обласної федерації футболу цінні подарунки – Дмитро Погрібняк – Сухопутні війська, Віталій Столяров – Командування Повітряних Сил, Олександр Петрачков – НУОУ, Микола Місюк – ХУПС, Станіслав Лучанінов – ПвК “Центр”, Андрій Штепінський з житомирської команди, В’ячеслав Черниш з “Динамо” і Олександр Ноженко – “Спартак”.

Усі кращі гравці та окремі номінанти отримали крім призів від обласної федерації стартові пакети від спонсора змагань компанії “Романов і Партнери” – офіційного дистриб’ютора компанії мобільного оператора “LIFE”.

Новоспечений чемпіон і призери отримали від обласної федерації футболу кубки, дипломи, іменні грамоти на кожного гравця від командувача Повітряних Сил і стартові пакети від “мобільного” спонсора.

Крім того, голова Вінницької обласної федерації футболу Ігор Гатауллін на розвиток футболу і футзалу у Повітряних Силах ЗС України і за багаторічну плідну співпрацю вручив полковнику Володимиру Білусі два десятки футбольних м’ячів від обласної федерації футболу.

Командир п’ятого Об’єднаного центру електрогазового та автомобільного забезпечення Повітряних Сил Збройних Сил України полковник Ярослав Лерман знайшов можливість завітати цього святкового дня з Житомира до Вінниці, щоб особисто поспостерігати у фіналі за боротьбою своїх підлеглих. Так, вітаючи команду з перемогою Ярослав Йосипович оголосив, що з нагоди Дня захисника Вітчизни захисник команди прапорщик Микола Петров отримав чергове військове звання “старший прапорщик”, капітан команди майор Андрій Штепінський нагороджений Відзнакою Міністра оборони України “Знак пошани”, а сержант військової служби за контрактом Олексій Горковчук удостоєний нагрудного знака командувача Повітряних Сил “За доблесну службу”. Гарний подарунок для чемпіонів, чи не так?!

Голова Вінницької обласної федерації футболу Ігор Гатауллін, його заступник Михайло Прозоровський і директор компанії “Романов і Партнери” Олександр Романов отримали подяки від командувача Повітряних Сил ЗС України генерал-лейтенанта Сергія Онищенка.

Завершуючи урочистості, генерал-майор Сергій Кушнір у День захисника Вітчизни побажав усім без винятку учасникам міцного здоров’я, прагнути до вдосконалення майстерності аби наступного року здобути головний трофей – Кубок, який принаймні рік проживатиме в Житомирі.



Команда-переможець VI-ї Відкритої першості на Кубок газети “Крила України”.

Андрій Агєєв.
“Крила України”.
Фото автора та Юрія Ігната.

ЗАСНОВНИК: МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається на громадських засадах.
ВІДДРУКОВАНО У ТОВ “Прес Корпорейшн Лімітед”. м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 8-067-587-02-96, 8-0432-59-62-26,
факс: 8-0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка: С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Урегій.
Черговий по номеру: О.Тригуб.
Перший редактор Сергій Свенцицький.
Наклад – 1050 прим. Зам. № 112207
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР М. ПОПЛАВСЬКИЙ



Твір М.Гоголя
Квітуча декор. рослина
Різкий сильний поштовх
Стадія у розвитку
Останній Мінооборони СРСР
Глибока западина
Цибулинна рослина з біл. квітками
Марка літака
Марка сигарет
Система умовних знаків
Англ. співак і композитор
Острів в Індонезії
Узаг. думка у виразній формі
Нім. чоловіче ім'я
Жіноче ім'я
Миколаївський АРЗ
Ріп'ях
Спортивний човен
Льотчик-віртуоз
Радянський танк 40-х років
Бойова отруйна речовина
Вибухівка
Стійкий мовний зворот
Укр. співачка
Зимовий вид транспорту
Народ в Африці
Реактивний снаряд
Товар на аукціоні
Грецька літера – одиниця густ.
Поетичний твір



Лаоська "копійка"
Обласний центр в Україні
Частина фотоплівки
Керівник факультету
Легенда
Ім'я Мопассана
Сух. підрозділи у пішому строю
Десятитис. давньоруськ. військо
Катапульта великого розміру
Персонаж Тиціана і Рембрандта
Рос. народн. герой
Форма співжиття різн. організмів
Буква старосл. абетки
Прилад для регул. струму
Один із засновн. Рима
Робить повітря непрозорим
Річка в Росії
Родова громада
Замок-фортеця у Лондоні
Удосконалений лук
Видатний філософ
Дитяча заразна хвороба
Ненормально низький зріст
Кірка на поверхні снігу
Нім. чоловіче ім'я
Героїня роману О.Толстого



Група нар., що населяють Півн. Африку
Видовжена част. поверхні чи сторони
Листяне дерево
Ізраїльський пістолет-кулемет
Сировина для вир. гуми
100 м²
Марка вертольота
Країна Близьк. Сходу
Місто у Казахстані

АВІАЦІЙНІ БАЙКИ

Разгар летной смены. На полосу выруливает "спарка" МиГ-21УМ с курсантом Т. и командиром звена капитаном П. Самолет уже остановился в направлении взлета. И тут вместо обычного: "623-му, согласованно, взлет, зона, форсаж", в эфире раздается доклад о резком возрастании температуры выходящих газов. Дымок в хвостовой части не заставил себя ждать. РП приказывает немедленно покинуть самолет. И тут такое началось! К самолету с сиренами несутся пожарка и скорая, бегут какие-то добровольцы, в эфире – команда на немедленную посадку всем на грунтовую полосу. Открывается фонарь задней кабины, показывается спина инструктора. Он пытается встать вместе с креслом, это у него не получается. И инструктор принимает решение сесть и сначала отстегнуться. В это время, желая продемонстрировать свои знания САПС, курсант отстреливает свой фонарь. Вспышки пиропатронов на мгновение затмевают блеск солнца и будят в инструкторе древние инстинкты самосохранения. Оглушенный взрывом, едва скинув ремни, не отстегнув ОРК и маску, и вообще не к чему не прикасаясь руками, он как чертик из табакерки выскакивает из уже горящего малым огнем самолета на бетон. Курсант продолжает копошиться в кабине. Преодолевая желание нестись подальше в степь, командир звена начинает громыхать по обшивке кулаками и громогласно призывать курсанта последовать его примеру. Курсант, не поднимая головы, раздраженно отвечает "Щас!" и продолжает копаться в кабине. Пламя, между тем, уже перекинулось наружу и начало облизывать закабинный 7-й бак. Инструктор дико заревел, и тут курсант наконец поднял голову... Перед ним на бетоне прыгало, приседало, размахивало руками и дико орало НЕЧТО. Монстр из Хичкока. Курсант заорал так, что от него шарахнулась прибывшая наконец пожарная команда. Когда где-то на краю летного поля курсанта поймали все-таки, тот долго не мог припомнить вообще никаких слов, только мычал и в ужасе выкатывал глаза. Виной тому был командир звена, который покинул аварийный самолет, от выстрела пиропатронов забыв отстегнуть кислородную маску и в горячке даже не заметив ее присутствия на лице. Оборванный и болтающийся спереди гофр шланга придавал ему несколько жутковатый и зловещий вид. Если добавить к этому выпученные глаза, дикий матерный рев и густые клубы дыма вокруг, реакцию курсанта (и так напуганного происходящим) понять можно. Когда страсти улеглись, и самолет благополучно на глазах у пожарников догорел на полосе, летный состав собрался на разбор. А во время перекура летчики были свидетелями беспрецедентной борьбы злополучного погорельца-инструктора с новенькой кислородной маской. Уж как он рвал ее! Как свинья фуфайку. И ногами наступал, и через спину, на манер экспандера, бесполезно. Гофра победила. А на вопрос: "Да как же ты ее мордой-то порвал и шею себе не свернул?" Он хмуро пожимал плечами: "Я про нее вообще забыл, не до маски было".

СУДОКУ

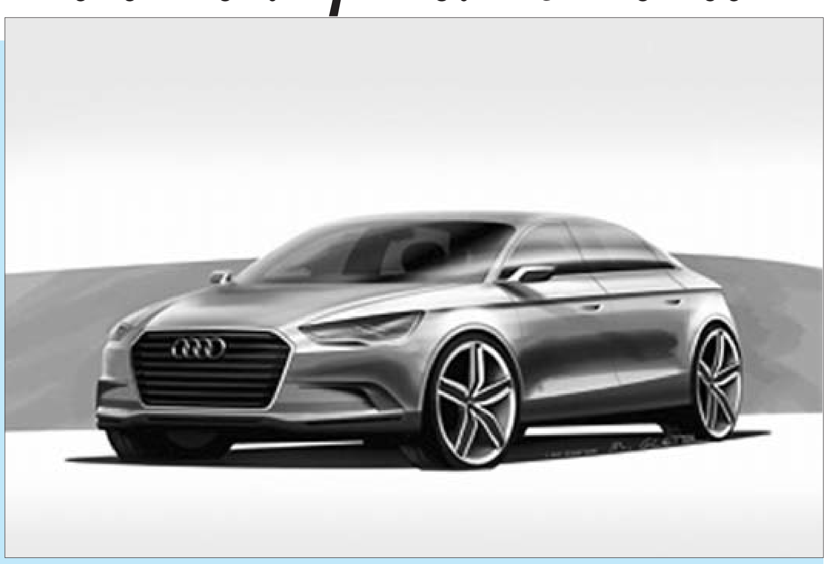
8				7	3	4		
		3						
	5	1		2	8			3
			8		9	6		1
1		2				8		9
6		9	2		4			
2			3	5		9	8	
						5		
		7	4	8				2

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В №7



АВТОДРОМ

У Женеві покажуть Audi A3 "нотчбек"



Компанія Audi привезе на Женевський автосалон прототип моделі Audi A3 наступного покоління. Щоправда, це буде не традиційний для "А-три" хетчбек, а автомобіль з більш рідкісним типом кузова "нотчбек" – це щось середнє між хетчбеком і седаном, із сильно нахиленою задньою стійкою.

Такий варіант Audi A3, як вважають експерти, може бути затребуваний на ринках Азії, у Північній Америці й у Східній Європі, і є, у деякому сенсі, спадкоємцем класичної моделі Audi 80, що випускалася з 1973 по 1995 рік. При цьому прототип A3 на 15 сантиметрів довший п'ятидверного хетчбека A3 Sportback нинішні покоління, але на 19 сантиметрів коротший за VW Jetta і на 26 сантиметрів компактніший седана Audi A4.

Крім того, концепт A3 одержить цілком світлодіодную головну оптику, 408-сильний п'ятициліндровий турбомотор із семиступінчастим "роботом" S-tronic і повнопривідну трансмісію. Інші технічні подробиці стануть відомі вже за тиждень – після дебюту новинки на Женевському автосалоні.

Служба інформації "КУ".